

**TOP
NEUHEIT
E 410 IN H0**

Technik, Sound, Details: So präsentierte sich der Mehrsystem-Pionier von Piko im MIBA-Testlabor

Test: BR 91.3 von Piko

Detailreicher Dampfer in H0: Die Form-Neuheit im Vergleich mit dem Vorbild

Bundesbahn zwischen Epoche III und IV Traumanlage nach Cordes-Entwurf

Warum eine durchdachte Planung für ein stimmiges Ergebnis so wichtig ist

Blickfang am Bahndamm
Blumen und Kräuter: Auf richtige Struktur und Farben kommt es an

Basteln wie die Profis
Tipps & Tricks
in Hülle und Fülle

Für vorbildgerechte Gebäude: So klappt der Fensterbau

Liliput-Köf III in N

Wie die innovative Digital-Kupplung funktioniert

Schaukasten-Anlage:
So viel Spaß kann eine Feldbahn machen

Nassschieber selbst entwerfen

Roco



„Neinasechzga“ auf der Oberammergauer Bahn

Die Zeit der „Neinasechzga“ im Nahverkehr auf der Oberammergauer Bahn ging im Mai 1981 zu Ende. Mit dem Abzug der alten Loks hielt der Regelbetrieb Einzug, und der Charme einer unvergleichlichen Ära war unwiederbringlich verschwunden. Am 24. Januar 1905 wurde auf dem 23,7 km langen Schienenstrang ins Ammertal der elektrische Betrieb aufgenommen. Es war die erste Fahrt eines elektrischen Zuges unter einer einfachen Wechselstrom-Oberleitung. Im Juni 1938 wurde die Strecke von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Als Stammstrecke für die vier verbliebenen Lokomotiven der Baureihe E 69 übte die Strecke einen besonderen Reiz auf die Eisenbahnfreunde der Bundesbahnzeit aus.

Auch die Modelle zeigen die charakteristischen Eigenschaften dieser Zeit. Klein, aber oho – diese Redewendung trifft auf die Baureihe 169 perfekt zu. Das kleine E-Lok-Modell ist mit vielen technischen Raffinessen ausgestattet. Die Digitalversionen sind mit vielen authentischen Soundfunktionen ausgestattet. Das rote Schlusslicht, Rangierlicht und die Führerstandsbeleuchtung sind im Digitalbetrieb schaltbar. Alle Güterwagen sind sauber lackiert und lupenrein bedruckt. Damit setzt auch ROCO dieser Ära ein würdiges Denkmal.

5-teiliges Set: „Oberammergau“, DB



- Lackierung der Lok in ausgebleichtem Betriebszustand mit Ausbesserungsflecken
- Gedeckter Güterwagen mit beweglichen Schiebetüren

5500003	DC	
5510003	DCC	
5520003	AC	



Zitate, die die Welt (nicht) braucht

Liebe Leser,

gehören Sie auch zu diesen Stehpartygästen, die ihre Zuhörer gern mal mit Zitaten berühmter Leute traktieren? Nein? Dann ist es ja gut. Dennoch gibt es genug Zeitgenossen, die gern mal mit den Weisheiten ihres Bildungsbürgertums reüssieren. „Wie schon Goethe sagte: ‚Festgemauert in der Erden ...‘“ – Ups, und schon ist es passiert: Der Wichtigtuer outet sich mit seiner soliden Halbbildung als Sprücheklopfer und die Umstehenden rollen mehr oder weniger erkennbar mit den Augen.

Man kann so ein falsch zugeordnetes Zitat natürlich auch zur Kunstform erheben. Marc-Uwe Kling, der Erzähler der Känguru-Chroniken, erfreut uns schon länger mit seinen Kalendern. Beispiel: „Alle Tiere sind gleich. Aber manche etwas gleicher.“ (Schaf Dolly) Großartig auch: „Wir brauchen mehr Wachstum.“ (Papa Schlumpf) Und mein persönlicher Favorit: „Wenn die Sonne der Kultur niedrig steht, werfen selbst Zwerge lange Schatten.“ (Tom Cruise)

Im Bereich der Modellbahn lassen sich natürlich auch verschiedene Weisheiten unters Volk bringen:

„Auch eine große Modellbahn beginnt mit dem ersten Flexgleis.“ (Laotse, beim Betrachten der endlosen Sperrholzwüste)

„Man muss auch mal loslassen können.“ (Buddha, nachdem ihm der Sekundenkleber über die Finger gelaufen war)

„Mit dem Rauchen aufzuhören ist kinderleicht. Ich habe es schon hundertmal

geschafft.“ (Fa. Seuthe, als ihnen schon wieder das Dampföl ausging)

„Altern bedeutet die allmähliche Umwandlung von Lebensquantität in Lebensqualität.“ (Fa. Vallejo, deren Tinkturen unsere Modelle der Realität näher bringen)

„Das Runde muss ins Eckige.“ (Ein Modellbahner, der seine 103 in den Schuppen fuhr)

Man könnte diese Aufzählung noch endlos weiterführen. In jedem Fall gilt aber, dass Modellbahnerei einfach nur Spass machen soll. Nicht ohne Hintersinn werben wir mit dem Spruch: „MIBA – Mehr Wissen, mehr Spaß!“ Albert Einstein meinte zwar (diesmal wirklich): „Phantasie ist wichtiger als Wissen, denn Wissen ist begrenzt.“ Ja, mag sein. Gleichwohl bemühen wir uns, Ihr Wissen Monat für Monat zu vergrößern; Ihre Kreativität braucht zum Ausleben schließlich eine Basis. Denn wie sagte schon Donald Trump: „Lesen bildet!“ – meint Ihr *Martin Knaden*

PS: Apropos Lesen – Ab sofort und noch bis zum 21. September gibt es eine besondere Sommer-Leseaktion für MIBA und weitere Magazine aus dem Themenbereich Modellbahn und Eisenbahn. Für Testabos erhalten Sie mit dem **Gutscheincode som25** zusätzlich 25 Prozent Rabatt und sparen damit bis zu 70 Prozent gegenüber den Einzelheftpreisen. Bestell- und alle weiteren Infos finden Sie online auf abo.eisenbahn.de/som25 oder direkt über den nebenstehenden QR-Code.



Eine U-förmige N-Anlage baute sich Michael Kleine-Wördemann nach einem Entwurf von Ivo Cordes. Auf vergleichsweise geringer Fläche brachte er insgesamt fünf Bahnhöfe unter – mit entsprechend viel Betrieb.

Gleich drei Formneuheiten können wir Ihnen in dieser Ausgabe vorstellen: Von Piko kommen die Dampflok der BR 91.3 und die Ellok E 410 – beide „spielen“ in der Epoche III. Liliput hat außerdem die langerwartete Köf III fertig. Hier darf man insbesondere gespannt sein, wie die digital entriegelbare Kupplung funktioniert.

Und wir haben noch jede Menge Tipps: Horst Meier stellt seine Blumenwiese vor, Hans-Dieter Kienitz zeigt, die man Decals selbst entwirft, und Bruno Kaiser erläutert, wie man Modellfenster korrekt anlegt.

Fotos: MK (3), Horst Meier, Hans-Dieter Kienitz, Gerhard Peter

Ab Seite 8
TITELTHEMA

Betrieb in fünf Bahnhöfen

Die große N-Anlage von Wolfgang Kleine-Wördemann entstand auf der Basis eines alten Plans von Ivo Cordes. Beim Bau wurde dann aber doch so manches geändert ...



Foto: MK



Foto: Horst Meier

S. 45

BLUMENWIESE IN H0

Eine Wiese ist nicht einfach nur grün. Horst Meier zeigt, wie Wildblumen und Kräuter „gepflanzt“ werden können.



Foto: Christiane van den Borg

S. 36

ABZWEIG IN EVASBERG

Die abzweigende Strecke muss nicht immer eine Nebenbahn sein. Auf der Anlage von Kurt Eva wurde sie mit den entsprechenden Signalen kurzerhand zur eingleisigen Hauptbahn aufgewertet.



Foto: MK

S. 50

GÜTERVERKEHR IN SCHÖNBACH

Der Bahnhof Schönbach auf der Anlage von Michael Dahlke ist der Ausgangspunkt der Steilstrecke – der Güterverkehr macht hier umfangreiche Rangiermanöver erforderlich.



BR 91.3 – DAS MODELL UND SEIN VORBILD

Eine der erfolgreichsten preußischen Tenderloks war die T 9.3 – das Modell in der Baugröße H0 wurde jetzt von Piko realisiert. Martin Knaden stellt das Vorbild des Modells vor, das er zusammen mit Bernd Zöllner ausführlich getestet hat.

Foto: MK

MODELLBAHN-ANLAGE

Aus der Stadt aufs Land	8
N-Anlage nach einem Entwurf von Ivo Cordes	
Ein Langzeitprojekt – Teil 4	36
Mit der Nebenbahn nach Evasberg	
Hinauf auf den Berg	50
Schönbach – eine kompakte Anlage in H0 (Teil 2)	
Pralles Leben an der alten Papierfabrik	90
Feldbahn und wildromantischer Modellbau	

VORBILD

Die beste ihrer Art	16
Die preußische T 9.3/Baureihe 91.3	

MIBA-TEST

Kleine Krefelderin	20
Die Baureihe 91.3 in H0 von Piko	
Lok für Europa	56
Die Baureihe E 410 in H0 von Piko	
Kleiner Rangiermeister	64
Kleindiesellok BR 332 von Liliput in H0	
Perfekt für die Nebenbahn	68
„Schweineschnäuzchen“ von Märklin in Z	

GEWINNSPIEL

Immer nur Bahnhof – aber wo?	30
Das große MIBA-Sommerspiel 2025 (2/3)	

MODELLBAHN-PRAXIS

Die Augen des Hauses	24
Vorbildliche Fenster im Modell	
Bienenrefugium am Bahndamm	45
Eine bunte Blumenwiese in H0	
Decals selbstgemacht	60
Wunschmodell mit eigener Beschriftung	

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	6
Mini-Markt	74
Termine	80
Bücher	82
Neuheiten	84
Vorschau · Impressum	98



Foto: Gerhard Peter

KLEINE RANGIERLOK IN N

In der Baugröße N gibt es nicht allzu viele betriebstaugliche Rangierloks – mit dem Modell der Köf III setzt Liliput neue Maßstäbe. Gerhard Peter hat sich die Kleindiesellok näher angesehen.



Foto: Christiane van den Borg

PAPIERFABRIK MIT FELDBAHN

Im Mittelpunkt der Anlage von Micha Schmidt steht eine alte Papierfabrik und der Betrieb auf den Feldbahngleisen. In der Baugröße If konnte dabei besonderer Wert auf die Gestaltung der Details gelegt werden.



Foto: Strathe

MIBA 6/2025: Hochofen Duisburg

Kein Wasserzugang

Ich bin seit Jahren begeisterter MIBA-Leser. Insbesondere der Bericht über den Faller-Hochofen und sein Vorbild hat mich sehr interessiert. Anmerken muss ich allerdings, dass die Hochöfen im jetzigen Landschaftspark Nord in Duisburg-Meiderich keinen Wasserzugang hatten. Der Rhein und selbst der Rhein-Herne-Kanal sind zu weit weg. Der blaue Wasserlauf in Karten ist die Emscher, der ehemalige Abwasserkanal des Reviers. Reinigungsbecken aus dem Werk sind dort heute noch.

Der Kran beförderte das Koks, Erz und Kalkstein aus den hinteren Bunkertaschen nach vorne zu den Hunten. Anbei ein Foto mit der Situation.

Silvester Strathe, Duisburg

Kühltürme

Das große Bild auf den Seiten 30/31 zeigt den Kran über den Bunkern. So weit alles prima. Allerdings hatte dieses Hüttenwerk zu keiner Zeit einen Wasseranschluss zum Rhein, es gab dort nur die alte Emscher – ein kleiner Bach, nicht schiffbar. Die Wasserbecken seitlich vom Kran waren die sog. Klärbecken.

Fast alles wurde per Bahn angekarrt, es gab damals ab Oberhausen West noch eine Zwischenstation Neumühler Bahnhof, von dort wurde bedarfsgerecht zugestellt. Koks kam per Seilbahn ...

Eine kleine technische Korrektur hätte ich auch noch zur Seite 32. Dort steht: „Das anschließend heiße Wasser wird über einen Kühlturm verdunstet.“ Es sollte besser heißen: „Das anschließend heiße Wasser wird über die Kühltürme abgekühlt.“ Das Hüttenwerk Meiderich hatte zwei Holzkühltürme. Das abgekühlte (übrige) Wasser wurde anschließend wieder in den Kühlkreislauf gebracht.

Wir wohnten ab 1964 unmittelbar an der Hütte, etwa 300 m Luftlinie, möglich gemacht durch den Thyssen Wohnungsbau damals. Mein leider zu früh verstorbener Vater war dort bis zur Schließung „Hüttenknecht“. Ich hatte nach der Betriebsaufgabe Anfang April 1985 den Genuss, eine Führung aus erster Hand zu bekommen.

Hardy Paschen, Duisburg

So erreichen Sie die MIBA-Redaktion:

GeraMond Media GmbH

Redaktion MIBA
Infanteriestraße 11a
80797 München

E-Mail: redaktion@miba.de

Fax: 089 / 13 06 99 100

MIBA 6/2025: Das Goldene Gleis 2025

Gewinne kommen gut an

Liebe MIBA-Redaktion, es war eine sehr große Überraschung, als ich am Freitag ein Paket erhielt. Umso erstaunter war ich, als ich das Paket öffnete und darin einen wunderschönen H0-Güterwagen fand. Es war eine tolle Überraschung und ich danke Ihnen sehr dafür. Ich stelle ihn gleich auf meine Anlage, wo er bereits auf dem Weg zum Bahnhof Kalvarienberg ist.

Miklós Antal, per Mail

Liebe MIBA-Redaktion, ich wollte mich auf diesem Wege noch für den beim Gewinnspiel Goldenes Gleis 2025 gewonnenen Artikel herzlich bedanken! Das ausgesuchte Modell eines Skoda 706 RTO von Brekina hat mich außerordentlich erfreut, da ich selbst als Kind mit so einem Fahrzeug in – soweit ich mich erinnere – ähnlicher Lackierung zu mancher Kinderfreizeit gefahren bin.

Christian Tischer, per Mail

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Unter Berücksichtigung der gültigen Datenschutz-Grundverordnung können wir Leserbriefe künftig nur noch abdrucken, wenn diese bei Einsendung explizit als Leserbrief gekennzeichnet sind. Personenbezogene Daten werden nur für die Veröffentlichung der Leserbriefe verwendet, eine weitere Nutzung oder Speicherung findet nicht statt.

Wolfgang Illenseer †

Am 14. Juni 2025 verstarb Wolfgang Illenseer. Der Name mag vielen Modellbahnern kein Begriff sein; doch von seiner Arbeit haben praktisch alle profitiert.

Wolfgang Illenseer wurde am 29. Dezember 1938 in Breslau/Schlesien geboren. Im Januar 1945 musste er zusammen mit Mutter, Bruder und Großeltern vor der heranrückenden Roten Armee flüchten. Der Weg führte nach Braunschweig, wo der Onkel bereits lebte. Die Nähe zum dortigen Ortsgüterbahnhof entfachte seine Leidenschaft für die Eisenbahn. Nach dem Abitur 1959 begann er ein Studium zum Bauingenieur, wechselte dann aber zur Deutschen Bundesbahn, bei der er als Fahrdienstleiter in Braunschweig, Bremen und Delmenhorst tätig war. Schon früh betätigte er sich auch als Eisenbahnfotograf und lichtete insbesondere die in Braunschweig stationierten Verbrennungstriebwagen ab.

1972 wechselte er in das Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg, heute DB Museum. Hier war Wolfgang Herr über Tausende Fotos, Fahrzeugzeichnungen und andere wertvolle Dokumente wie Buchfahrpläne oder Betriebsbücher von Dampflok. Und das war genau jene Position, in der er Autoren wie den ebenfalls unvergessenen Michael Meinhold, aber auch die meisten Modellfahrzeughersteller bei ihrer Recherche unterstützte. Unzählige Artikel in der MIBA und in anderen Publikationen sowie zahlreiche Modelle verdanken

also ihre Authentizität seinem fundierten Wirken im Hintergrund.

Fragen wie: „Du, Wolfgang, ich suche ...“ wurden stets beantwortet mit: „Ja, hab ich. Komm mal mit.“ Mich hat immer beeindruckt, wie zielgerichtet anschließend der Gang durch die labyrinthisch aufgestellten Regale im Tiefgeschoss des Verkehrsmuseums ablief. Nie musste zuvor ein Computer befragt werden; Wolfgang kannte die Standorte seiner Dokumente in der Regel auswendig. Dieses Wissen behielt die „Kellerassel des Verkehrsmuseums“, wie Brancheninsider ihn ein wenig salopp, aber immer mit größtem Respekt nannten, auch nach seiner Pensionierung 2003 bei. Er konnte noch Jahre später wertvolle Tipps zu den selbstangelegten Fundstellen seiner wertvollen Bilder und Dokumente geben. Danke dafür!



Wolfgang Illenseer 1938 – 2025

MK

© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



2 für
nur
€ 12,90
(statt € 25,80)

- ✓ **2für1-Angebot:**
Sie sparen die Hälfte!
- ✓ **Kein Risiko:** Sie können
jederzeit kündigen!
- ✓ **Die MIBA Spezial-Hefte**
kommen bequem frei Haus*

Gute Gründe, warum Sie MIBA Spezial lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter MIBA-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes MIBA-Spezial zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA Spezial ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 12,50 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus (Jahresabo € 75,-).

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**





**TRAUM
MODELLBAHN-
ANLAGE**

N-ANLAGE NACH CORDES-ENTWURF

Aus der Stadt aufs Land

Nach einem alten Anlagenentwurf von Ivo Cordes baute sich Wolfgang Kleine-Wördemann eine große N-Anlage. Was er gegenüber dem Entwurf alles änderte, erläutert er in seinem Bericht.

► Dass ein Hauptbahnhof auch ohne Bw und großflächige Siedlung auskommen kann, zeigt diese Anlage.



218 309 steht mit ihrem InterCity abfahrbereit am Bahnsteig. Es kann nun nicht mehr lange dauern, bis der Fahrdienstleiter im großen Klinkerbau grünes Licht gibt.

Die Anlage im Maßstab 1:160 wurde ab Anfang der 90er-Jahre nach ausführlicher Findungs- und Planungszeit bis Anfang 2015 gebaut. Sie ist in sich abgeschlossen und bedarf keinerlei Erweiterung. Von Anfang an wurde Wert auf dauerhaften, abwechslungsreichen und realistischen Fahrbetrieb gelegt. Somit ist die Anlage bis zum heutigen Tag niemals langweilig geworden und bietet nach wie vor immer noch vielfältigen Fahrbetrieb.

Das Thema der Anlage ist nicht, wie sehr häufig beobachtet werden kann, die zweigleisige Parade-Hauptstrecke mit großem Bahnhof und Bahnbetriebswerk, obwohl natürlich ein großer Hbf nicht fehlen darf. Vielmehr ist es eine vom Hauptbahnhof abzweigende eingleisige Nebenbahn, welche den betrieblichen und landschaftlichen Schwerpunkt der Anlage bildet. Es wurde bewusst auf ein großes Betriebswerk sowie auf größere Stadt- und Gebäude-

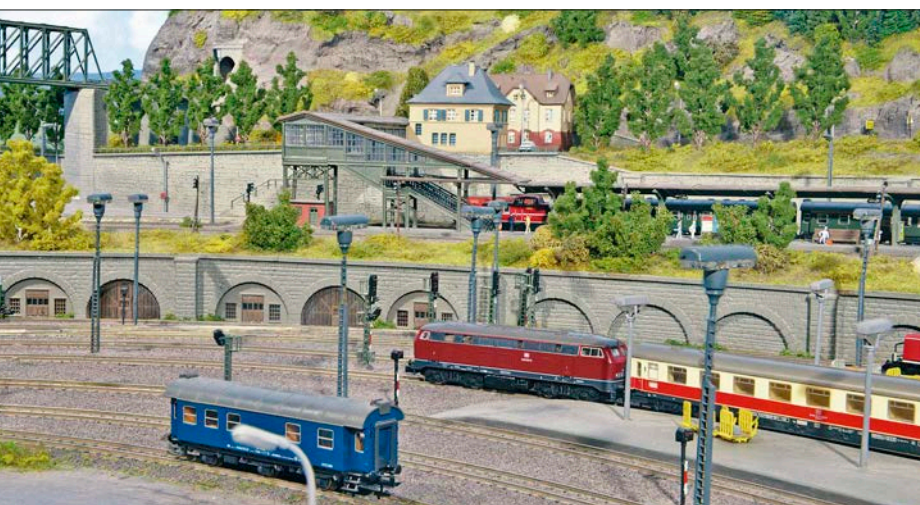
ansiedlungen verzichtet. Sie finden sich fiktiv in der Phantasie des Betrachters wieder, sind eher nur virtuell in der Peripherie wahrnehmbar.

Der große Hbf mit der zweigleisigen Paradenstrecke dient mithin eher dazu, der Nebenstrecke Züge zuzuführen und nebenher vielleicht einmal mit langen Schnellzügen protzen zu können, die an den fast 130 cm langen Bahnsteigen auch gut zur Geltung kommen können. Den thematischen und betrieblichen Schwerpunkt bildet somit die abzweigende eingleisige lange Nebenstrecke. Sie durchfährt auf der abwechslungsreichen Fahrt insgesamt fünf Brücken, fünf Tunnel, vier Bahnübergänge und fünf Haltestellen bis zum Endbahnhof:

- Haltepunkt 1 am Sägewerk mit Gleisanschluss und Blockstelle (hauptbahnmäßiger Streckenausbau bis zum Bahnhof 1)
- Bahnhof 1 mit drei Durchgangsgleisen und abzweigender NE-Bahn (nichtbundeseigener Privatbahn), insgesamt vier Lade- bzw. Anschlussgleise
- Bahnhof 2 mit zwei Durchgangsgleisen und zwei Ladegleisen
- Haltepunkt 2 an Landstraße, außerhalb gelegen
- Bahnhof 3 (Kopfbahnhof) mit drei Bahnsteiggleisen, großer Expressgut- und Güterabfertigungsanlage, kleinem Nebenbahn-Bw, insgesamt neun Anschluss-, Lade- und Abstellgleise

Die Basis für diese Anlage fand ich in einem Buch vom Alba-Verlag aus dem Jahr 1981: Joachim Hill, Modellbahn-Gleispläne, Band 1. Auf den Seiten 33-36 ist eine Anlage beschrieben, die mir auf Anhieb zusagte. Bei der weiteren Betrachtung und Planung meines Gleisverlaufs stieß ich allerdings auf gravierende Fehler des Vorschlages: Die Höhenlagen stimmen nicht bzw. sind nicht einzuhalten. Um z.B. vom Bahnhof im rechten unteren Anlagenschenkel hoch zum Via-

Unten: Kaum zeigt das Hauptsignal Hp 1, röhrt der 2500 PS starke Motor auch schon auf und bringt den schweren Zug in Schwung.





dukt bei der Altstadt in die Höhenlage von geschätzten 17-18 cm zu gelangen, muss unbedingt eine Kreiswendel gebaut werden – oben im rechten Teil unter der Altstadt. Dafür fehlt aber schlichtweg der Platz dort rechts oben, sodass diese Möglichkeit ausschied.

Somit war die Herausforderung für mich: Wie komme ich dort auf eine angemessene Höhe? Ich habe dann die komplette Steigung als eine lange Gerade in den Tunnel des rechten Teils der Anlage (vom Tunnel am Bf. unten rechts bis zum Tunnelausgang ganz oben rechts vor der großen Talbrücke) gelegt. Diese Gerade hat eine Steigung von rund 6 Prozent. So gewann ich eine Höhe von etwa 12 cm.

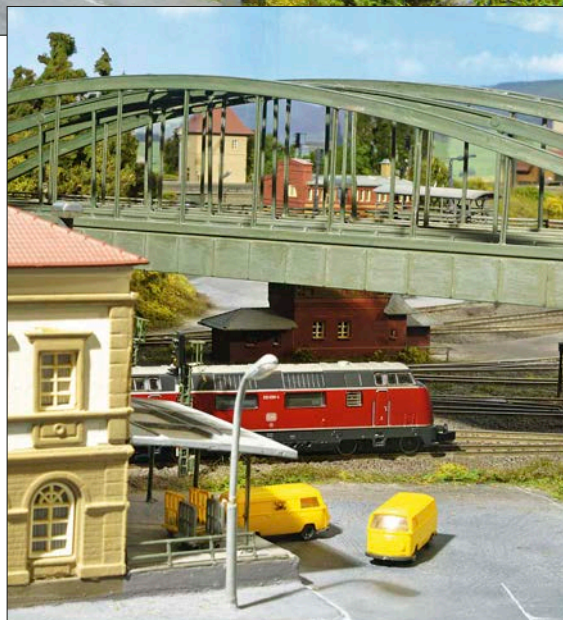
Weil so eine kräftige Steigung deutlich über den empfohlenen Werten liegt, habe ich Lastprobefahrten mit den Zügen und Wagen gemacht, die später auch dort fahren werden. Und meine Testfahrten fanden Bestätigung: alle Züge, die an die Bahnsteige und Bahnhofsgleise der Nebenstrecke passen, meistern diese Steigung. So schleppt z.B. meine Roco-V 90 sogar zehn Güterwagen dort hinauf!

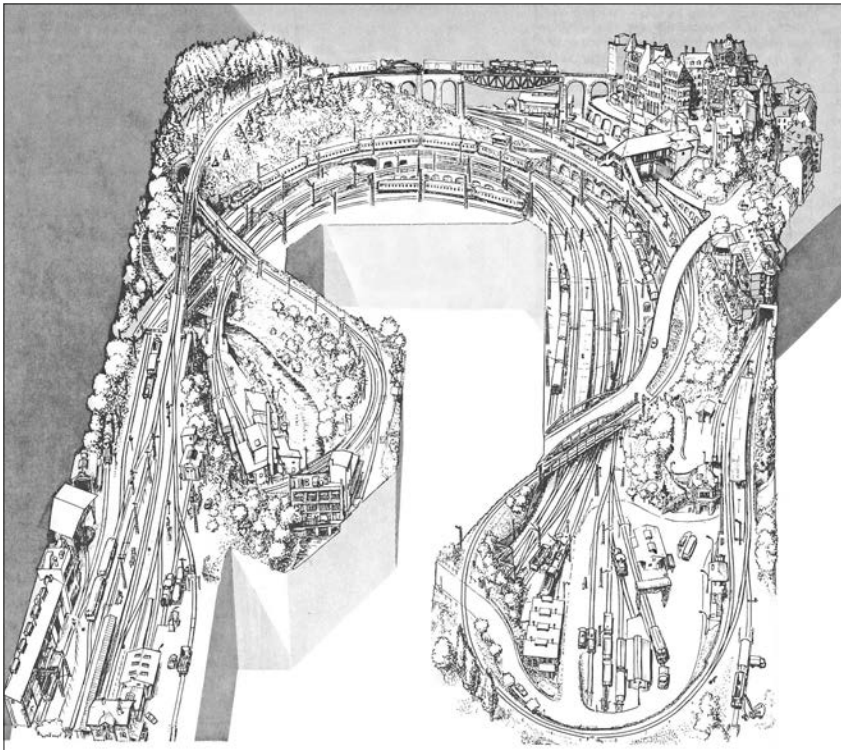
Ein weiterer Fehler bildet die Unterfahrung der Hauptstrecke im oberen Teil, sie ist schlichtweg idealisiert und mit diesen Längen (viel zu kurz) so nicht zu machen, was ich somit auch nicht tat. Insgesamt ist der Anlagenvorschlag für mich nur eine Anregung. Alles in allem bin ich nach wie vor dennoch begeistert von dem Entwurf, insbesondere mit den zahlreichen Änderungen bietet er dauerhaft interessanten abwechslungsreichen und realistischen Fahrbetrieb.

Bewusst habe ich – und bislang ohne Reue – auf einige typische Gestaltungspunkte verzichtet. So sucht man ein großes Bahnbetriebswerk vergeblich. Auch eine große Stadtbekleidung oder sonstige Siedlungen habe ich nicht realisiert. Ebenso gibt es keine Industrieansiedlungen usw., was alles enorm viel Fläche

220 039 wird in Kürze auf der anderen Seite des Hauptbahnhofs ausfahren. Sie hat eine kurze Garnitur von Silberlingen zu befördern.

Kaum hat sie sich in Bewegung gesetzt, passiert sie das große Hauptpostamt, dessen Gebäude noch aus der Gründerzeit stammt. Grad eben werden zwei VW-Transporter T2 beladen. Ach ja, und Telefonzellen gibt es in dieser Epoche auch noch ...





Auf diesem Cordes-Plan aus dem em-Büchlein „Modellbahn-Gleispläne“ von 1981 basiert der Entwurf der Anlage. Viele Elemente sind erkennbar übernommen worden; allerdings erforderte der Plan bei der konkreten Umsetzung tiefgreifende Anpassungen. So wurden insbesondere die Höhenlagen geändert.

gekostet hätte. Fläche, die mir bei der Gestaltung der Bahnanlage gefehlt hätte. All das ist fiktiv, allenfalls angesiedelt außerhalb des abgebildeten Bereichs, also irgendwo in der Peripherie. Es obliegt dem Betrachter, sich dieses alles in seiner eigenen Phantasie vorzustellen.

Nach rund 10 Jahren der endgültigen Fertigstellung ist mir die Anlage im Fahrbetrieb noch nie langweilig geworden. Und manchmal erwische ich mich dabei, sehr spät abends dort noch ein wenig Zugbetrieb zu machen.

Daten und Fakten

Wie schon erwähnt ist das Hauptthema eine eingleisige Nebenstrecke, die von einem Hauptbahnhof an einer zweigleisigen, nicht elektrifizierten Hauptstrecke abzweigt. Der Verzicht auf eine Oberleitung schränkt zwar die Auswahl an Fahrzeugen ein wenig ein, erleichtert aber den Zugriff auf alle Gleise. Auch optisch wäre ein Fahrdrabt überproportional dick geworden. Die Anlage spielt in der späten Epoche III bzw. frühen Epoche IV, also so ungefähr in den Jahren 1965 bis 1972. Zu dieser Zeit sind bereits viele Hauptstrecken vom Fahrdrabt erschlossen, aber eben noch nicht alle, sodass Bahnhof und Strecke ohne Oberleitung durchaus plausibel wirken.

Unten ein Gesamtüberblick über die Anlage. Im Hintergrund der Hauptbahnhof, vorn links der Endbahnhof der Nebenbahn mit seinen zahlreichen Rangiermöglichkeiten.





Oberhalb des Hauptbahnhofs liegt einer der Bahnhöfe der Nebenstrecke. Das Empfangsgebäude stützt sich auf eine imposante Natursteinmauer ab. Der Zugang erfolgt über eine aus Stahlprofilen konstruierte Treppe.

Unten: Der Bahnhof ist noch mit den alten Formsignalen ausgestattet. Sie werden vor Ort von einem Fahrdienstleiter im zuständigen Stellwerk bedient. Mit leisem Summen rollt der Akkutriebwagen am Stellwerk vorbei auf die Strecke.

Ich habe mir eine Mittelgebirgslandschaft ausgesucht, die im Frühling (konkret im Mai) nachgebildet ist. Das erlaubt es mir, die Farben der Landschaft überwiegend mit frischem Grün darzustellen. Neben den meist helleren Laubbäumen gibt es natürlich auch Nadelbäume, die in der Regel ein dunkleres Grün aufweisen.

Die geschickte Gleisführung ermöglicht großzügige Bahnhofslängen. So ist z.B. der Hauptbahnhof insgesamt 395 cm lang. Die Nebenbahnstationen kommen auf Längen zwischen 150 und 230 cm. Die Haltepunkte sind lediglich 35 bis 40 cm lang – das genügt für kurze Nebenbahnzüge und für Schienenbusse ohnehin.

Die Fahrstrecken sind auf der Nebenbahn erstaunlich lang. Allein der eingleisige Streckenabschnitt ist etwa 20 m lang. Da sind die Züge eine ganze Weile unterwegs. Die Fahrzeiten betragen mit fünf Halten etwa 7 bis 8 Minuten, wobei die Geschwindigkeit nicht zu hoch sein darf. Etwa 40 bis 80 km/h wirken als Fahrgeschwindigkeit realistisch. In der Fahrzeit ist natürlich noch Wartezeit für Zugkreuzungen usw. enthalten.

Anlagengestaltung

Die Anlage war ursprünglich in einem kleineren Raum aufgestellt. Um mir die Option für einen späteren Umzug offenzuhalten – was ja dann auch tatsächlich so kam –, habe ich sie von vornherein in vier separate, mechanisch und elektrisch getrennte Anlagensegmente aufgeteilt. Die Konstruktion erfolgte in

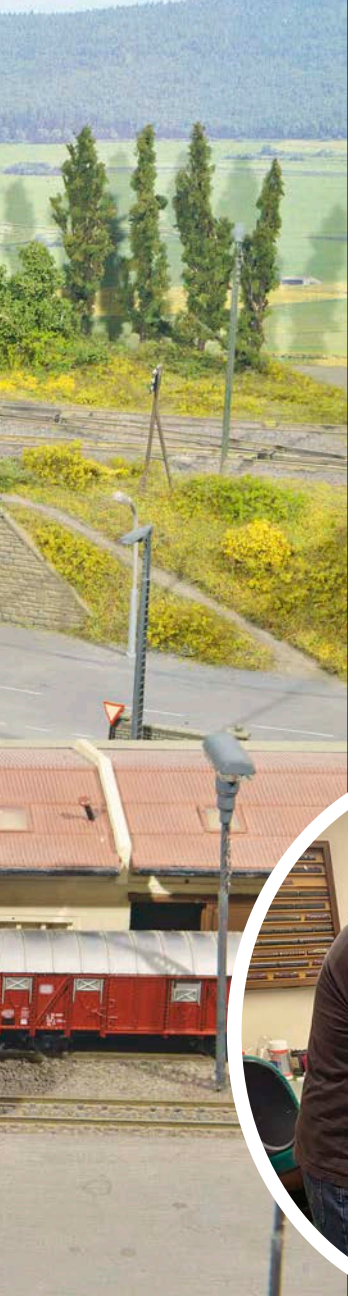




Jenseits der großen Bogenbrücke, die den rechten Kopf des Hauptbahnhofs überspannt, liegt der Güterbahnhof. Hier rangiert das fleißige „Dreibein“ V 60 ein paar gedeckte Güterwagen zum Beladen.

Ein bisschen Bw gibt es doch! Zumindest die zahlreich vertretenen Dieselfahrzeuge können an der großzügig dimensionierten Zapfanlage ihren Brennstoff tanken. Kesselwagen sorgen für den notwendigen Nachschub.





Wolfgang Kleine-Wördemann bedient die komplette Anlage von einem selbstgebauten Stellpult aus. Während die Züge digital über Handregler gefahren werden, erfolgt die Steuerung von Weichen und Signalen vollständig analog.

An dieser kleinen Nebenbahnstation liegt als Anschließer ein Getreidehändler. Neben den regelmäßig pendelnden Schienenbussen gibt es hier also auch ein wenig Güterverkehr.

Fotos: MK

offener Rahmenbauweise aus Holz mit aufgetragenen Sperrholz- bzw. Hartfaserplatten. Der Geländeaufbau erfolgte mit Polystyrolplatten. Die Oberflächen wurden modelliert und hergestellt aus einer Moltofill-Mischung mit Deckfarbenüberzug.

Die Fahrbahntrassen bestehen aus Sperrholz, das in engen Abständen unterfüttert wurde. Zur Vermeidung von lauten Fahrgeräuschen wurden Unterlagen aus Kork unter den Gleisen verlegt. Das Einschottern erfolgte mit Heki-Schottermaterial.

Das Gleismaterial stammt von verschiedenen Herstellern. Es wurden insgesamt 63 Weichen von Minix und Fleischmann piccolo verbaut. Alle Weichen haben polarisierte Herzstücke, sodass auch kleine Lokomotiven mit wenigen Achsen die Weichenstraßen problemlos befahren können.

Den Fahrbetrieb regeln insgesamt 67 Signale. Sie stammen von Viessmann, Brawa und Arnold. Es kommen sowohl Formsignale wie auch Lichtsignale zum Einsatz. Dies entspricht recht gut der damaligen Entwicklung der Signaltechnik, denn bei der Bundesbahn wurden nach und nach die alten Formsignale

durch Lichtsignale ersetzt. Für viele Jahre gab es aber beide Bauformen nebeneinander.

Nachdem der technische Teil aufgebaut war, ging es an die landschaftliche Gestaltung. Obwohl ich keine großen Wälder aufgeforstet habe, kamen doch

► Trotz der enormen Zahl an Weichen und Signalen wirkt die Anlage keinesfalls überladen.

rund 1200 Bäume und Büsche zusammen. Insbesondere die Hänge in den Ecken, die ich im Gegensatz zum Entwurf nicht mit Häusern ausstattete, hat doch die „Anpflanzung“ etlicher Bäume erfordert. Die sonstigen Grünflächen wurden mit feinen Flocken elektrostatisch begrast. Dafür kamen kurze Fasern von Heki und Noch zur Anwendung.

Im zweiten Teil fahren wir bis zum Endpunkt der Nebenbahn. Außerdem zeige ich, was alles an Material in die elektrische Ausstattung geflossen ist.



Wolfgang Kleine-Wördemann

kurz + knapp

- Grundfläche: 3,3 m x 2,3 m
- Anzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte: 5
- Weichen: 63
- Signale: 67
- Länge des Hauptbahnhofs: 395 cm
- Länge der sonstigen Bahnhöfe: 230 -150 cm
- Anzahl der Bäume: 1200
- Digitalsteuerung für den Fahrbetrieb
- Analogsteuerung für Weichen und Signale



In ihrem Heimatbahnbetriebswerk Kalk Nord der Rbd Köln fotografiert Altmeister Carl Bellingrodt die 91 1053. Die Aufnahme entstand am 3. Mai 1931. Wie man am Lüfteraufsatz auf dem Dach erkennt, entstammt diese Maschine mit dem Baujahr 1908 dem Musterblatt M III-4^{III}. Sie kam als Lokomotive Köln 7348 in die Rbd Köln. Hersteller war Humboldt, Fab.-Nr. 516.

Foto: Carl Bellingrodt, Archiv Michael Meinhold

DIE PREUSSISCHE T 9.3 / BAUREIHE 91.3

Die beste ihrer Art

Von der preußischen T 9 gab es insgesamt vier Spielarten. Dem Eisenbahnfreund ist aber in der Regel nur die letzte Bauart dieser Gattungen bewusst, nämlich die T 9.3, schließlich war sie schon von der Stückzahl her nicht zu übersehen. Martin Knaden skizziert Technik und Geschichte dieser erfolgreichen Tenderlok.

Hatten einst die T 9-Lokomotiven die älteren und schwächeren T 3 im Hügelland abgelöst, so standen sie nun selbst vor der Ablösung, denn Streckengeschwindigkeiten und Zuglasten waren um die Jahrhundertwende sprunghaft angestiegen. Der Lokausschuss der Preußischen Eisenbahn ließ sich von der Industrie mehrere Entwürfe vorlegen. Davon konnte der Entwurf der Union Gießerei in Königsberg am meisten überzeugen. Schon 1901 kam die erste T 9.3 aus dieser Fabrik.

Maßgebliche Änderung war die Lagerung der Vorlaufachse in einem Krauss-Helmholtz-Gestell, was der Lok auch bei höheren Geschwindigkeiten einen ruhigen Lauf verlieh. „Höhere Geschwindigkeiten“ im Sinne der damaligen Maßstäbe waren 65 km/h, womit die Lok auch auf Hauptstrecken eingesetzt werden konnten. Hinzu kommt, dass bei einer solchen Anstrengung auch der Kessel mit seiner Verdampferfreudigkeit mithalten musste.

Der Kessel bestand aus zwei Schüssen, deren Bleche 14 mm dick waren. Der Abstand der 27 mm dicken Rohrwände lag bei 3700 mm. Zwischen den Rohrwänden lagen 209 Heizrohre. Frühere Maschinen hatten 217 Heizrohre, doch erwiesen sich die Abstände zwischen den Rohren als zu knapp, sodass es zu Rissen in der hinteren Rohrwand gekommen war.

Die Feuerbüchse bestand aus Kupfer. Sie war 1450 mm lang und 1520 mm hoch. Während der Weltkriege wurden zur Einsparung der Buntmetalle auch stählerne Feuerbüchsen eingebaut. Ebenso erhielten schadanfällige Loks nach dem Zweiten Weltkrieg stählerne Feuerbüchsen.

Die Rauchkammer ist 1100 mm lang und hat einen Durchmesser von 1470 mm. In der Rauchkammer lag das Blasrohr, das bei dieser Lok einen Düsendurchmesser von 150 mm hatte. Der gusseiserne Kamin hatte eine lichte Weiche von 360 mm, was zusammen mit dem Blasrohr zu einer guten Feueranfachung

führte. Der Auspuffschlag war durch diese Kombination allerdings recht laut, insbesondere bei Volldampf.

Der Dampfdom lag auf dem zweiten Kesselschuss. Er enthielt einen einfachen Flachschieber mit Entlastungsschieber. Diese Bauart ist auch äußerlich durch den kleinen Öler auf dem Dom erkennbar. Ab den Loks der dritten Bauserie wurden Ventilregler eingebaut. Bei DB und DR erhielten viele Loks später den bewährten Einheitsventilregler.

Über dem Stehkessel lag der Dampfentnahmestutzen. Von hier aus wurden die Pfeife, die Glocke und die beiden Strahlpumpen mit Dampf versorgt. Bei den Strahlpumpen kamen sowohl saugende als auch nichtsaugende (Bauart Friedmann) Pumpen zum Einsatz.

Der Rahmen bestand aus 15 mm dicken Blechen; im hinteren Teil sind die Rahmenbleche auf 25 mm verstärkt. Als Querversteifung dienen die beiden Pufferträger. Zusätzlich gab es vorn eine weitere Querversteifung. Im Bereich der Zylinder verstärkten Knotenbleche und Streben den Rahmen. Zwischen der Laufachse und der ersten Kuppelachse war der Rahmen als Wasserkasten ausgebildet. Zusammen mit den seitlichen Wasserkästen kam die T 9.3 auf einen Wasservorrat von insgesamt 7,2 m³. Seitlich waren am Rahmen noch Tragkonsolen für Umlaufbleche, Wasserkästen, Schwingenträger und sonstige Aufbauten angeordnet. Unter anderem für den Kohlenkasten, der 2,9 Tonnen Brennstoff aufnehmen konnte.

Die Lok stützte sich in vier Punkten auf den Achsen ab. Je zwei Ausgleichshebel verbanden die Laufachse mit der ersten Kuppel-

Traditionell fotografierte „Bello“ die Maschinen von allen Seiten. Hier die Lokführerseite von 91 1053. Auch auf dieser Aufnahme zeigt sich das Lokpersonal voller Stolz.

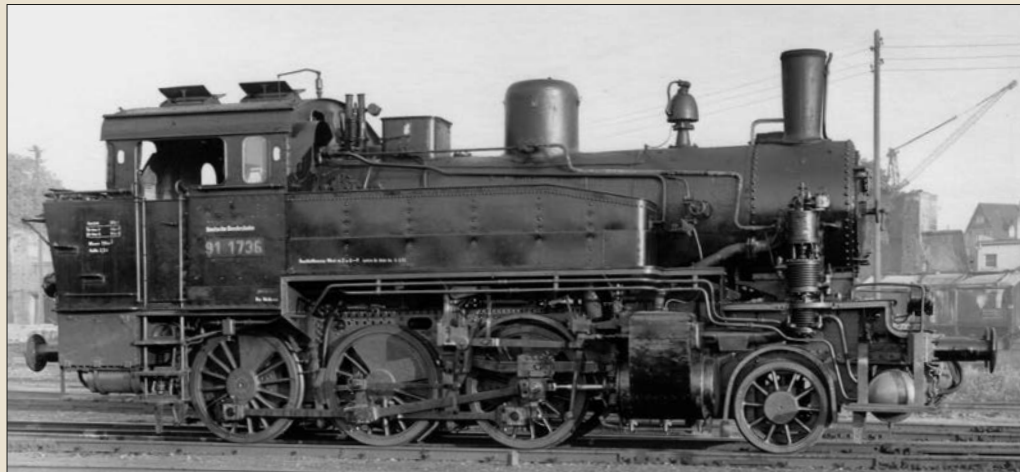
Am 23. Juni 1952 posierte 91 1736 für den Fotografen. Sie stammt aus dem Baujahr 1913. Wesentliche Änderung ist das inzwischen abgerundete Dach mit den Lüftungsklappen.

Fotos: Carl Bellingrodt, Archiv Michael Meinhold



achse und die beiden hinteren Kuppelachsen. Die vorderen Ausgleichshebel lagen über dem Rahmen, die beiden hinteren unter dem Achslagerkasten. Zusammen mit dem Krauss-Helmholtz-Gestell ergaben sich ein ruhiger Lauf und nicht zuletzt auch ein geringer Verschleiß. Die Lok konnte Gleisbögen bis hinab zu 100 m Radius befahren, wozu die Laufachse zu jeder Seite 20 mm ausschlagen konnte, die über das Gestell verbundene Kuppel-

► Nach mehreren Bauarten der preußischen T 9-Familie war die T 9.3 dann endlich der große Wurf.



achse sogar 27 mm. Auch der gelungene Massenausgleich mit den teils sichelförmigen, teils segmentförmigen Gegengewichten trug zu den guten Laufeigenschaften bei.

Die Steuerung entsprach der Bauart Heusinger. Die meisten Loks hatten Flachschieber. Bei dieser Konstruktion wurden die Schieberstangen auf einer speziellen Gleitbahn geführt. Einige Maschinen waren mit Kolbenschiebern ausgestattet. Diese Loks hatten dann auch Zylindersicherheitsventile. Versuchsweise erhielten einige Kolbenschieberloks nach dem Zweiten Weltkrieg statt der Ventile Bruchscheiben, wie sie bei den Kriegsloks eingeführt worden waren.

Die Führerhäuser gab es in zwei Formen. Die frühen Maschinen hatten ein seitlich leicht überstehendes Dach und einen Kastenlüfter. Die späteren Maschinen nach Musterblatt M III-4 I^{IV} wurden mit einem ausgerun-



91 319 steht als Denkmal in Münster-Gremmendorf. Die Maschine war in ihrem früheren Leben als Lok Nr. 5 der Georgsmarienhütten-Eisenbahn im Einsatz. Foto: Bernd Zöllner

91 1394 zählte zu den letzten Dampfloks ihrer Art. Sie war beim Bw Krefeld beheimatet und stellte dort die Zuggarnituren bereit. Das Foto dieser Rangierfahrt entstand im Hauptbahnhof von Krefeld im Jahr 1960. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Brinker



Mit den gleichen Aufgaben war 91 1510 betraut. Sie rangiert am 6.11. 1954 im Krefelder Hbf. Fotos: Hans Schmidt, Slg. Brinker

Unten: Auf der Kahlgrundbahn war am 12.6.1953 die 91 1776 mit einem Sonderzug unterwegs.

Foto: Helmut Oesterling, Archiv Michael Meinhold



deten Dach gefertigt, das mittig seitliche Lüfterklappen aufwies.

Einsätze und Verbleib

Die preußische T 9.3 war eine äußerst erfolgreiche Konstruktion, denn es wurden allein für die KPEV im Zeitraum 1901 bis 1914 2060 Maschinen hergestellt. Gut 150 weitere Exemplare wurden an andere Bahnverwaltungen geliefert. Beteiligt waren an der Herstellung insgesamt zwölf Lokomotivfabriken – wenn auch mit höchst unterschiedlichen Stückzahlen. So lieferte Hohenzollern fast 500 Maschinen, Vulcan hingegen nur vier.

Die T 9.3 war in vielerlei Diensten anzutreffen. Ob Personen- oder Güterzüge, auf Haupt- oder Nebenbahnen, ob vor schweren Zügen oder leichten Übergaben – die Loks verrichteten klaglos ihren Dienst und waren bei den Personalen beliebt.

Im Ersten Weltkrieg wurden die Loks auch vielfach im Ausland eingesetzt. Das hatte zur Folge, dass über 500 Exemplare im Ausland verblieben, die meisten von ihnen in Polen. Aber auch in Frankreich, Belgien und Rumänien konnte man nennenswerte Stückzahlen einsetzen. In den 1920er-Jahren erhielten die Loks die DRG-Bezeichnung 91.3. An ihrem Einsatzgebiet und an ihren Stückzahlen änderte sich zunächst noch wenig.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Stern der allmählich alt gewordenen Tenderloks zu sinken. Rund 300 Maschinen waren



Als herrlich restaurierte T 9.3 in preußischen Farben ist seit 2023 die Kattowitz 7348 auf der Museums-Eisenbahn Minden unterwegs. Oben ist sie mit dem Preußenzug des Vereins am 11. Mai 2024 im Hafen Beerenbusch zu sehen. Foto: Lukas Sanders

Links: Tenderansicht der Kattowitz 7348. Trotz der preußischen Anmutung verfügt die Museumslok über ein Dreilicht-Spitzensignal – Vorschrift ist Vorschrift. Foto: Ingrid Schütte



zur Deutschen Bundesbahn gekommen, etwa die Hälfte fand sich in der Britischen Zone. Die Stückzahlen reduzierten sich bis 1957 auf nur noch 50 Maschinen. Als letzte 91.3 musterte die DB die 91 1394 beim Bw Krefeld und die 91 1595 beim Bw Deutzerfeld aus. Bei der DR wurden die letzten Maschinen dieser Gat-

► Die Museumsmaschinen laden mit ihrer perfekten Restaurierung zu einem Trip in die Preußenzeit ein.

tungen in den Jahren 1969 bis 1971 ausgemustert.

Erhalten geblieben sind nur wenige Loks. Hervorzuheben sind die Loks Kattowitz 7348. Die ehemalige 91 617 war nach ihrer Ausmusterung von der PKP zu einer Dampfspeicherlok umgebaut worden. 2004 kam sie dann zur Museums-Eisenbahn Minden e.V., wo sie in fast 20-jähriger Aufarbeitung wieder betriebsfähig hergerichtet wurde. Sie ist seit April 2023 wieder im Einsatz. Im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz kann 91 896 besichtigt werden. Sie war nach ihrem DR-Dienst bei der Hafenbahn in Torgau im Einsatz. Dort fuhr sie bis in die 1970er-Jahre und war somit die letzte betriebsfähige T 9.3. Überlebt hat sie als Denkmallok vor dem RAW Dresden-Friedrichstadt, bis sie 2009 ins Museum kam.

MK 



Nachts im Museum – im Sächsischen Eisenbahnmuseum. 91 896 präsentiert sich mit voller Beleuchtung im Oktober 2022 den Fotografen.

Rechts: Als einzige preußische T 9.3 hat die Chemnitzer Museumslok 91 396 auch eine Triebwerksbeleuchtung, wie diese Aufnahme eindrucksvoll zeigt. Foto: Johnny Ullmann / Sächsisches Eisenbahnmuseum e. V.



Als eine der letzten 91.3 bei der Bundesbahn dampft 91 1595 vom Bw Krefeld mit einem kurzen Nahverkehrs zug durch das Land. Auf eine dritte Spitzenlampe wurde wegen der bevorstehenden Ausmusterung verzichtet.



DIE BAUREIHE 91.3 IN H0 VON PIKO

Kleine Krefelderin

Kaum angekündigt hat Piko auch schon die erste Version der preußischen T 9.3 ausgeliefert: die 91 1595 der Bundesbahn aus dem Bahnbetriebswerk Krefeld. Martin Knaden und Bernd Zöllner haben die aufwendig konstruierte Maschine auf Herz und Nieren getestet.

Gartenbahner konnten schon in diesem Sommer mit der 91.3 aus Sonneberg durchs Grün dampfen, die Ha-Nuller mussten sich noch ein klein wenig gedulden. Doch jetzt ist von Piko auch das exakt maßstäbliche Modell in 1:87 erhältlich. Und wie es nicht anders zu erwarten war, besticht die Lok mit jeder Menge Feinheiten.

Am Kessel verlaufen je Seite die beiden Stellstangen zu den Doppelventilen. Von dort führen auf der Lokführerseite die Dampfleitungen zur Luftpumpe und zum Generator; auf der Heizerseite verläuft die obere Leitung zum Hilfsbläser und die untere zum Führerhaus. Im Führerhaus sind die beiden Strahlpumpen auf dem Stehkessel montiert; die zugehörigen Speiseleitungen liegen oberhalb der Wasserkästen und münden in die Speiseventile.

Vom Sandkasten aus führen je Kesselseite zwei Sandfallrohre nach unten; sie tauchen vor und hinter der Treibachse wieder auf und enden erst kurz vor den Schienenköpfen. Außerdem finden wir noch die Leitungen zur Glocke und die Abdampfleitung des Generators. Komplettiert wird die Bestückung durch dessen E-Leitung nach unten und die beiden Griffstangen an den Seiten der Rauchkammer.

Die Rauchkammertür zeigt noch – im Unterschied zu vielen anderen DB-Loks – den alten Zentralverschluss mit Handrad. Das Schild darunter ist ein Ansteckteil. Auf dem Umlauf ragen die Haltestangen auf, die aus Gründen der Stabilität aus Metall gefertigt sind.

Am Pufferträger können vom Besitzer der Lok noch einige Zurüstteile montiert werden, sofern man auf die Modellkupplung verzich-

ten will. Der große Luftkessel liegt dazu eigens als zusätzliches Tauschteil ohne Kuppungsausschnitt bei. Beim Ansetzen der seitlichen Trittstufen sollte man übrigens vor dem Verkleben die Löcher ganz fein erweitern, damit die Zapfen sich ohne Druck einsetzen lassen.

Am Führerhaus finden sich ebenfalls jede Menge Griffstangen, die sämtlich freistehend angesetzt sind. Das gilt auch für die große Trittstufe an der Tenderrückseite. Das Führerhaus selbst ist mit passgenauen Scheiben bestückt, die außen weder Spalten noch Stufen auf der Rückseite erkennen lassen. Auch die Windabweiserscheiben sind einzeln angesetzt.

► **Die Beschriftung als eine der letzten 91.3 gestattet den Einsatz des Modells bis in die 60er-Jahre hinein.**

Unter dem Umlauf verlaufen auf der Lokführerseite feine Druckluftleitungen. Weiter hinten liegt der Wasserabscheider. Auf der Heizerseite ist das Leerrohr für die elektrische Verkabelung am Umlauf angraviert. Freistehend ist hier das Schlapperrohr der Strahlpumpen angesetzt.

Das Fahrwerk erfreut durch Radsätze mit höchst filigranen Speichen. Dabei wirkt die Vorlaufachse durch die kleine Nabe und die dünnen Radreifen besonders fein. Die Naben der Kuppelradsätze wurden mit Kunststoff-

Aufwendige Technik VIELE LICHTEFFEKTE



Obwohl das Modell in der Epoche IIIb „spielt“, hat es richtigerweise nur zwei Lampen als Spitzensignal (F0). Dieses Signal wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung. Zusätzlich verfügt die Lok über eine Führerstandsinnenbeleuchtung (F6). Aktiviert man das Geräusch „Kohlenschaufeln“ (4), erscheint zudem das rote Feuerbüchsenflackern (Detailbild). Die Triebwerksbeleuchtung (F8) wurde ebenfalls realisiert, obwohl dies beim Vorbild nur bei der Chemnitzer Museumsmaschine der Fall war – trotzdem ein netter Effekt.

kappen versehen, welche die obligatorischen Zentrierbohrungen nachbildet. Die Steuerung ist wie üblich aus einer Mischung von Kunststoff- und Metallteilen gefertigt. Erfreulicherweise wurde auch der Schmierpumpenantrieb beweglich nachgebildet.

Die Lackierung ist wie immer seidenmattglänzend und makellos aufgetragen. Die Anschriften wurden als Schild (silberig auf schwarzem Grund) bzw. in Weiß aufgedruckt. Die Verteilerkappen wurden gelb hervorgehoben. Blitzpfeile hat das Modell trotz der Einordnung in die Epoche IIIb vorbildgerecht nicht.

Digitalausstattung

Zur Digitalausstattung gehört die mit der Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung, eine Führerstandsbeleuchtung (F6), Feuerbüchsenflackern (F4, mit Schaufelgeräusch) und eine Triebwerksbeleuchtung (F8), die es beim Vorbild nur bei der Museumslok 91 896 gab. Der kräftige Sound einer Zweizylinderlok ist dank eines Impulsgebers an der letzten Treibachse radsynchron und klingt sehr überzeugend.

Zum Betriebsgeräusch lassen sich typische Aggregate wie Speisepumpe (F10) und Luftpumpe (F18) manuell zusteuern. Für den Fahrbetrieb obligatorisch sind die Pfeife mit kurzem oder langem Pfiff und das Läutewerk. Die Lautstärke kann praktischerweise direkt durch eine Funktionstaste (F14) schrittweise variiert werden. Wenn die Funktion „Notbremse“ (F24) aktiviert wird, kommt die Lok unverzüglich zum Stillstand.

Die Lokführerseite des Kessels. Hier verlaufen die Leitungen zum rechten Speiseventil und ab dem Doppelventil die Leitungen zu Generator und Luftpumpe. Die zugehörigen Stellstangen bestehen ebenso wie die Griffstangen aus Kunststoff.

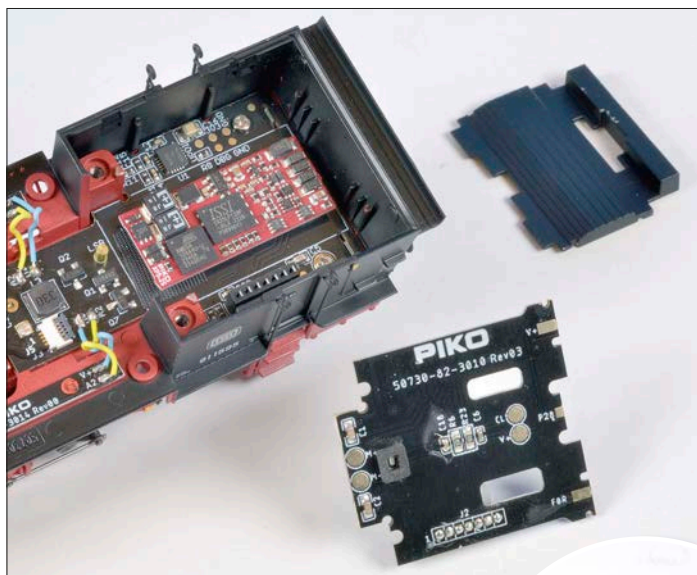


Die beim Vorbild gemalten Anschriften sind in Weiß aufgedruckt. Der DB-Keks wurde vorbildgerecht als Schild nachgebildet. Die Steuerung besteht aus metallenen Stangen und fein gravierten Kunststoffteilen.

Die Tenderansicht des Modells ist reichhaltig bestückt mit Griffen und einem breiten, separat angesetzten Laufbrett. Auch neben den Türen sind die Griffstangen mit dem typischen Ring an der Spitze separat ange-setzt. Die hier erkennbare Modellkupplung entspricht ebenso wie die gekürzten Brems-schläuche und der einfache Kupplungshaken dem Lieferzustand des Modells.



Zunächst muss das stramm aufgerastete Führerhaus abgehoben werden, dann sind alle drei Schrauben des Kessels zugänglich. Die aus Metall gefertigten Wasserkästen sind hier nur demonstationshalber abgenommen worden.

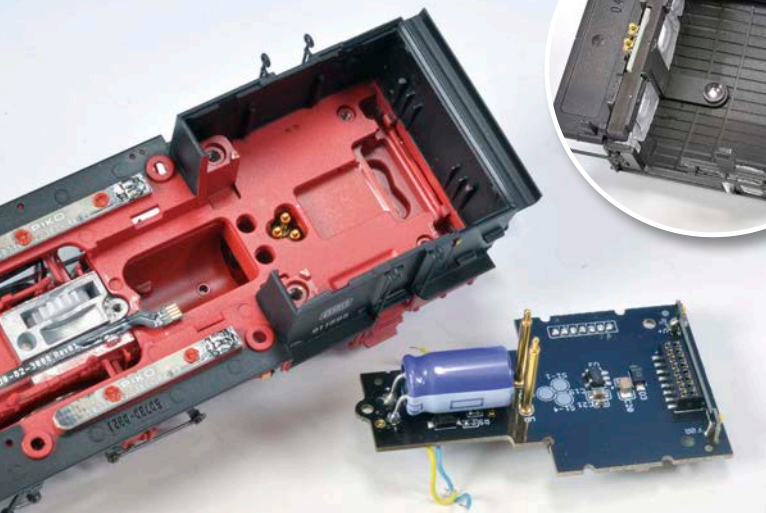


Unter dem Führerhausboden liegt eine aufgesteckte Kontaktplatte. Hebt man sie ab, gelangt man an die Hauptplatine mit der Decoderschnittstelle. Zum Einsatz kommt hier ein Piko-SmartDecoder XP PluX16 der neuesten Generation (5.2). Auf der Kontaktplatte liegt auch die LED für das Feuerbüchsfackeln.

Die Führerstandsbeleuchtung ist über zwei Federstiftkontakte angeschlossen.



Federkontaktstifte werden auch genutzt, um den Fahrstrom von den Radschleifern zu übertragen. Drei weitere Kontakte führen zur Lichtschranke, die den radsynchronen Auspuffschlag steuert.



Technik

Fahrwerk, Kessel und die Wasserkästen bestehen aus Zinkdruckguss, für das Führerhaus mit Kohlenkasten kam Kunststoff zum Einsatz. Innerhalb des Kessels befindet sich ein passgenaues Bauteil aus Zinkdruckguss, das den Motor mit Schwungscheibe und Getriebe sowie den kleinen, aber kräftigen Lautsprecher aufnimmt.

Federnde Kontaktstifte stellen die elektrische Verbindung zu einer Platine her, die sich unterhalb der Fensterkante befindet. Hier ist auch die Führerhausbeleuchtung mittels Federkontaktstiften angeschlossen. Darunter befindet sich auf Rahmenoberkan-

► Eine durchdachte Konstruktion macht das Modell sehr wartungsfreundlich.

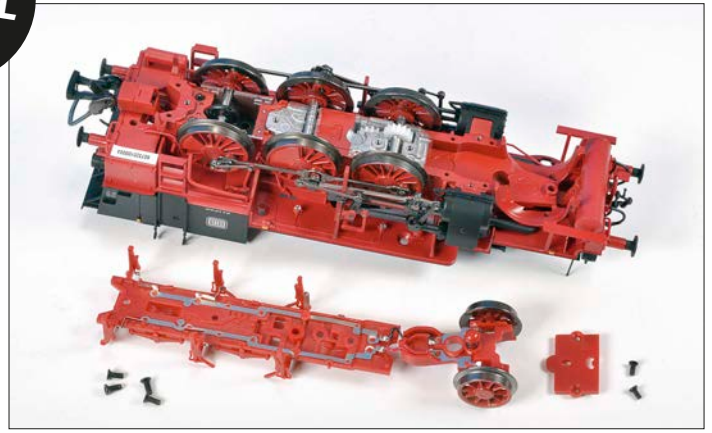
te die Hauptplatine mit dem Decoder, an dessen Unterseite der Stützkondensator innerhalb des Rahmens versteckt wurde. Der elektrische Anschluss erfolgt sowohl durch Kabel als auch über Federkontaktstifte. Diese stellen auch die Verbindung zur Getriebeabdeckplatte her, an der sich die Schleifkontakte befinden, die an den Rückseiten aller Treibräder arbeiten. Zusätzlich wird auch von dem als Halbachse ausgebildeten Laufwheelsatz der Strom abgenommen.

Das Getriebe ist mit der ersten Kuppelachse verbunden, die auf beiden Rädern mit Haftreifen ausgerüstet ist und für eine ordentliche Zugkraft sorgt. Für den synchronen Lauf von Treib- und hinterer Kuppelachse sorgen die Kuppelstangen.

Das Modell bewegt sich auf dem Gleis sehr leise und taumelfrei und lässt sich bis zur maximalen Geschwindigkeit gut regeln.



Der schlanke Motor versteckt sich samt Schneckengetriebe im Kessel. Hinten trägt der Motor eine kleine Schwungmasse. Im Bereich des Stehkessels ist der kraftvolle Zuckerwürfel-Lautsprecher zu erkennen.



Die Stromabnahme erfolgt von allen Rädern der Lok. Auch die Halbachsen des Laufradsatzes werden zur Stromabnahme herangezogen. Auf der hinteren Kuppelachse erkennt man den Geber für die Auspufftakt-Lichtschanke.

Ab Werk entspricht die Höchstgeschwindigkeit der nach NEM zulässigen Überhöhung. Dank der beiden Haftreifen ist die Zugkraft dieses Modells sehr ordentlich und ermöglicht den problemlosen Betrieb mit passenden Zuggarnituren. Kulissengeführte Normschächte vorn und hinten gestatten den universellen Einsatz dieser Tenderlok.

Die Bedienungsanleitung besteht aus einer allgemeinen Beschreibung mit Hinweisen zur Inbetriebnahme, Zurüstung und Wartung. Eine grafische Darstellung zeigt den grundsätzlichen Aufbau des Modells, ergänzt durch die Ersatzteilliste. In der Beschreibung des Decoders findet sich die Zuordnung der Funktionstasten, außerdem sind die Werkseinstellungen aller für den Betrieb wichtigen CVs gelistet. Leider fehlt hier der Hinweis auf die CV53 (Werkseinstellung 40), die eine Änderung CV4 und CV5 verhindert. Dies ist erst nach einer Änderung der CV53 auf den Wert 255 möglich.

Auf einem Gleisstück mittels Stiften fixiert und von einem Faltpuffer umgeben ist das Modell in einem Hohlkastenschuber vor Transportschäden gut geschützt.

Fazit

Das exzellente Modell unterstreicht, dass Piko den Ansprüchen an ein Dampflokomotivmodell in jeder Beziehung gerecht werden kann

und nicht nur bei Elloks (vergl. Seiten 56-59 in dieser Ausgabe), sondern auch auf dem Gebiet der Dampfloks Maßstäbe setzt. Das gilt vor allem für die Technik, die trotz der vergleichsweise beengten Platzverhältnisse mit vielen Funktionen aufwartet. Durch den konsequenten Einsatz von Federkontaktstifte ist das Modell zudem sehr wartungsfreundlich. 

Messwerte BR 91.3

Gewicht Lok	223 g
Haftreifen	2
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
Vmax	77,8 km/h bei Fahrstufe 126
Vvorbild	65 km/h bei Fahrstufe 103
Vmin	2,6 km/h bei Fahrstufe 1
NEMzulässig	84,5 km/h bei Fahrstufe -
Zugkraft vorwärts/rückwärts	
Ebene:	118/132 g
30-Promille-Steigung:	105/119 g
Auslauf	
Vmax:	190 mm
Vvorb:	163 mm
Schwungscheibe	14,5 x 5,2 mm
Artikelnummern und Preis	
50730, DB, Ep. III	€ 249,00
50732, DB, Ep. III, = digital, Sound	€ 359,00
50733, DB, Ep. III, ≈ digital, Sound	€ 359,00

Maßtabelle Baureihe 91.3 in H0 von Piko

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	10 700	122,99	123,0
Länge über Rahmen:	9 400	108,05	108,1
Puffermaße			
Länge:	650	7,47	7,45
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,00
Pufferhöhe über SO vorn/hinten:	1 050	12,07	12,2/12,4
Puffertellerdurchmesser:	450	5,17	4,90
Höhenmaße über SO			
Schlot:	4 200	48,28	48,2
Dachscheitel:	3 945	45,34	45,8
Kesselmitte:	2 500	28,74	28,8
Breitenmaße			
Breite Umlauf:	3 100	35,63	35,85
Zylindermittenabstand:	2 100	24,14	24,40
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	6 000	68,97	68,78
Rahmenvorderkante zu Laufachse:	1 450	16,67	17,15
Laufachse zu Kuppelachse 1:	2 700	31,03	30,82
Kuppelachse 1 zu Kuppelachse 2:	1 650	18,97	18,98
Kuppelachse 2 zu Kuppelachse 3:	1 650	18,97	18,98
Kuppelachse 3 zu Rahmenhinterkante:	1 950	22,41	22,17
Raddurchmesser			
Laufräder:	1 000	11,49	11,5
Kuppelräder:	1 350	15,52	15,5
Speichenzahl			
Laufräder:	10	-	10
Kuppelräder:	16	-	16
Radsatzmaße			
Radsatzinnenmaß:	min. 14,4	max. 14,6	Modell 14,3
Spurkranzhöhe:	0,6	1,2	1,0
Spurkranzbreite:	0,7	0,9	0,8
Radbreite:	2,7	2,9	2,8



VORBILDICHE FENSTER IM MODELL

Die Augen des Hauses

Im Fahrzeugsektor wird bei der Modellbahn auf den richtigen Sitz nahezu jedes einzelnen Niets geachtet – beim Gebäudebau nimmt man es dagegen meist nicht so genau. Dies betrifft vor allem die Gestaltung der Fenster, die meist sträflich vernachlässigt wird. Bruno Kaiser hat sich dazu einige Gedanken gemacht und zeigt, wie Fenster fachlich korrekt gebaut werden.

Eine alte Architektenweisheit besagt: „Fenster sind die Augen des Hauses“. Dieser Satz wird bei unseren Gebäudemodellen leider nur allzu oft vernachlässigt. Gründe dafür sind schnell gefunden. Manchmal scheint es den Machern offenbar an Fachkenntnis zu mangeln – dabei wäre bei der Modellumsetzung wie so oft einfach ein Blick aufs Vorbild hilfreich. Auch führen nicht selten die Kosten zu eher rudimentär gestalteten Fenstern. Letzteres zeigt sich insbesondere bei Hausmodellen, die im Lasercutverfahren hergestellt sind.

Auch bei ansonsten aufwendig gestalteten Kunststoffbausätzen wird bei den Fenstern oft nur wenig Wert auf Authentizität gelegt, was sich vor allem in den Details dokumentiert. Allzu oft werden hier nicht die „Augen des Hauses“ nachgebildet, sondern lediglich eine Gebäudeöffnung mit einem undefinierten Rahmen versehen.

Fenster als Vorbild

Betrachtet man die Gebäudefenster beim Vorbild genauer, lassen sich hier generell Unterscheidungen nach Einsatzzweck wie

Industrie oder Wohnbereich und den dabei verarbeiteten Materialien feststellen. Aber auch die Epochen und die darin zu findenden Architekturstile und der modische Zeitgeist spielen eine erhebliche Rolle, in denen sie gebaut wurden.

Im Industriebereich waren früher in der Regel mehr oder weniger feingliedrige Stahlrahmen zu finden. Im Wohnungsbau besaßen Fenster in der Vergangenheit Holzrahmen, während heute vorwiegend Aluminium- und Kunststofffenster verwendet werden. Während im Industriebereich besagte Lichtbringer als Festverglasungen, teilweise mit Oberlichtern, zu finden waren und sind, sind es im Wohnungsbau mehr oder weniger stark aufgeteilte Fenster mit Kipp- und Drehflügeln, die meist noch weiter mit Sprossen unterteilt sind.

Das Hauptaugenmerk in puncto „Fenstergestaltung“ möchte ich hier auf den Wohnbereich legen, wie im Folgenden zu sehen ist. Insbesondere bei Stadthäusern

Linke Seite: Vorbildlich gestaltete Fenster mit aus Messing geätzten Rahmen findet man an den aus Resin gefertigten Bausätzen von Artitec.

Rechts: Der Bahnhof Belvedere in Köln-Müngersdorf ist das älteste erhalten gebliebenen Bahnhofsgebäude in Deutschland – es wurde bereits 1839 errichtet. Die Fenster waren 2015, als die Aufnahme entstand, in einem äußerst schlechten, aber dafür noch weitestgehend originalen Zustand.

haben sich die Modellhersteller vielfach früherer Epochen angenommen, wie beispielsweise der Gründerzeit (ca. 1870-1914). In dieser Ära wurden ganz unterschiedliche Baustile genutzt, um nicht zu sagen vermengt. Dies reichte vom Historismus über diverse „Neo“-Stile und Eklektizismus bis zum Jugendstil.

Die Fenster wurden dem jeweiligen Zeitgeist angepasst, mussten aber auch der Kostensituation gerecht werden. Das im Einzelnen genau auszuführen, würde zu weit führen. Wichtiger erscheint es, hier die einzelnen Elemente im Fensterbau darzulegen, wie sie auch über die angesprochene Zeit weitgehend erhalten geblieben sind und in der Modellgestaltung leider allzu oft vernachlässigt werden.

Fenster Teile und Fachausdrücke

Die einfachste Art, eine Maueröffnung zu schließen, stellt ein Rahmen mit fest eingebauter Verglasung dar. Zu öffnende Fenster bestehen aus Blendrahmen und darin eingelassenem Flügel. Breitere Fenster können durch mehrere Flügel aufgeteilt werden und zusätzliche Oberlichter erhalten. Die Aufteilung erfolgt dabei mit einem Querstück, das

► Fenster prägen das Aussehen eines Hauses – das sollte auch im Modell nicht vernachlässigt werden.

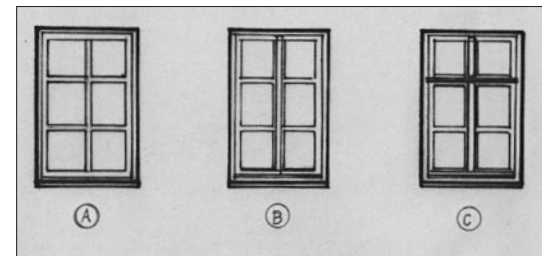
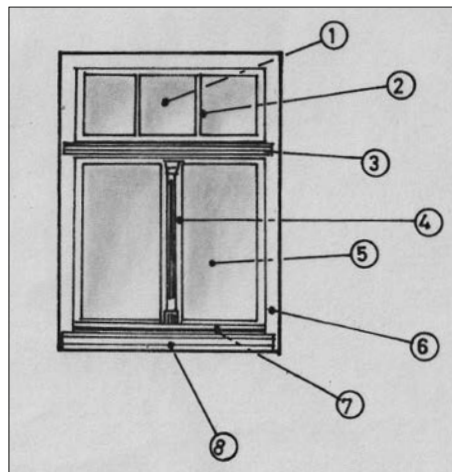
„Kämpfer“ genannt wird. Die beiden Drehflügel können entweder an einen Mittelpfosten oder mit einer zusätzlichen Schlagleiste direkt aneinanderschlagen.

Insbesondere bei alten Holzkonstruktionen wurde das untere Querstück des Blendrahmens mit „Wasserschenkel“ bezeichnet; die Flügel besaßen unten „Wassernasen“. Den Fensteranschluss an der Basis nannte man

Gerade bei Fachwerkbauten nimmt die richtige Fenstergestaltung Einfluss auf ein authentisches und stimmiges Erscheinungsbild, wie dieses Beispiel am Hauptmarkt in Trier zeigt.



Unterschiedliche Fenstertypen: A zeigt ein einfaches einflügeliges Fenster mit Kreuzsprossen, B ein zweiflügeliges Fenster mit Quersprossen, C ein zweiflügeliges Fenster mit Sprossen und geteiltem Oberlicht.



Die Skizze links zeigt die wichtigsten Bestandteile eines Holzfensters:

- 1 Oberlicht
- 2 Sprosse
- 3 Kämpfer
- 4 profilierte Schlagleiste
- 5 Fensterflügel
- 6 Blendrahmen
- 7 Wassernase
- 8 Wasserschenkel

Zeichnungen: Bruno Kaiser



► Fenster im Detail

Wie so oft lohnt sich auch bei Fenstern ein genauer Blick auf die Details, wenn eine genaue Nachbildung entstehen soll. So weisen gerade die Fenster von Altbauten die unterschiedlichsten Formen auf.



- 1** Ein typisches zweiflügeliges Altbau fenster mit geteiltem Oberlicht (hier als Korbbogen), profiliertem Kämpfer und Schlagleiste, sogar mit Basis und Kapitälchen als Schmuckelemente. Wasserschenkel mit Sohlbank sowie Flügel mit Wassernasen.
- 2** Das dreiteilige Fenster weist die gleichen Details wie sein zweiflügeliges Pendant auf. Die Oberlichter sind außerdem noch mit senkrechten Sprossen versehen.
- 3** Ein weiteres zweiflügeliges Altbau fenster, das in einem ganz ähnlichen Stil gestaltet wurde. Sein Oberlicht weist ebenfalls Sprossen auf.



- 4** Ein klassisches „Dreifensterhaus“ in der Kölner Innenstadt, das bei seiner vorbildlichen Renovierung historisch passende Fenster erhielt – es könnte als Vorbild für die Häuser der „Schmidtstraße“ von Auhagen gedient haben.
- 5** Ein anderer Altbau erhielt dagegen deutlich weniger passende moderne Fenster. Ursprünglich dürfte es sich hier um ein dreiflügeliges Fenster gehandelt haben.



„Sohlbank“. Spätere Konstruktionen erhielten stattdessen als konstruktive Vereinfachung lediglich eine Regenschutzschiene aus Aluminium. Die Flügel waren teilweise mit Sprossen unterteilt.

Bleiben wir bei zunächst bei den Fenstern für Altbauten. Dabei sollte gleich mit einer falschen Vorstellung aufgeräumt werden. Die

hier vielerorts anzutreffende kleinfeldrige Sprossenaufteilung folgte weniger gestalterischen Aspekten, sondern entstand vor allem aus Kostengründen. Die Arbeit des Schreiners war seinerzeit deutlich kostengünstiger als durchgehende große Scheiben – die aufgrund der seinerzeitigen Produktionsverfahren erheblich teurer ausfielen. Diesen Luxus

hat man sich dann oft nur an der meist reich verzierten Straßenseite gegönnt ...

Maße und Proportion

Kommen wir zu den Maßen der einzelnen Fensterteile. Diese wichen deutlich voneinander ab und tun dies heute noch. Während bei Blendrahmen- und Flügeln über die Zeit hin Breite und Tiefe von 46, 56, 68 bis auf 80 mm belastungsbedingt anstiegen, reichten die Sprossenmaße bei Einfachverglasungen von 24, 27 bis 30 mm Stärke. Sie waren somit immer sehr viel schmäler als die Fensterprofile!

Weil der Kämpfer sowohl den oder die unteren Flügel als auch das Oberlicht aufnehmen muss, ist die Höhe dieses Bauteils hier mindestens ein Drittel größer als bei einer einfachen Flügel-/Blendrahmenkonstruktion. Ähnliches gilt für den unteren Bereich, ganz gleich, ob mit Wasserschenkel, Regenschutzschiene oder Sohlbank ausgestattet. Leider werden diese eigentlich doch hinlänglich bekannten Werte in der Modellnachbildung äußerst selten exakt berücksichtigt. Stattdessen wird zwischen Rahmen, Kämpfer und Sprossen gar nicht unterschieden.

Diese Unart hat sich im Laufe der Jahre und besonders seit der Einführung der Lasercuttechnik noch verstärkt. In aller Regel werden hier lediglich einfache Fenster aus Karton oder Sperrholz mit überall gleicher Profilstärke angeboten, denen zudem auch noch die dritte Dimension fehlt.

Ein Frage des Preises?

Notwendig wäre eine solche Vereinfachung nicht, denn neben den richtigen Maßen ließen sich auch beim Lasercutverfahren solche Fensterdetails realisieren. Sie müssen dann allerdings in mehreren Lagen ausgeführt werden, wie es auch in einigen Ausnahmefällen anzutreffen ist. Ein tolles Beispiel sind die Fenster des Lokschruppens Klütz von Schifferdesign – sie sind aus Neusilber geätzt und entstehen aus mehreren übereinanderliegenden Schichten.

Nach dem Übereinanderkleben der einzelnen Bauteile entsteht ein maßstabsgerechtes und mit allen Details des Vorbilds versehenes Fenster. Was aber in der Ätztechnik geht, dürfte auch mit dem Laser überhaupt keine Probleme machen – wenn man es denn zulässt und der Kunde bereit ist, den Mehraufwand zu bezahlen.

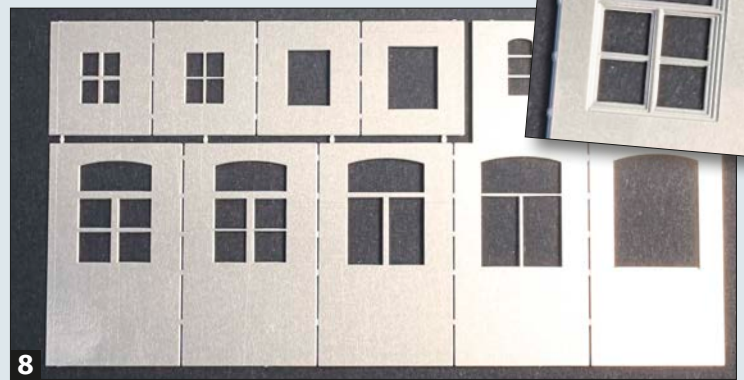
Auch im Kunststoffspritzverfahren wurden und werden Fenster produziert, die mit ihren Vorbildern nur wenig Gemeinsamkeit aufweisen. Hierbei hätte die Vermeidung unnötig mangelhafter Proportionen noch nicht einmal mehr Geld gekostet. Wer sich daran stört, kann aber in vielen Fällen mit wenig Aufwand unkorrekte Fensterpropor-



6 Bei vielen Kunststoffmodellen wie hier einem umgebauten Haus der „Schmidtstraße“ von Auhagen sind die meisten Bestandteile vorhanden, auch die Proportionen von Fensterflügeln und Oberlichtern stimmen durchaus. Aufgrund der Materialstärke von rund 2 mm wirken sie jedoch sehr massiv.

7 Das andere Extrem – den im Lasercutverfahren gefertigten Fenstern mangelt es oft an den grundsätzlichen Details – zwischen Sprossen und Kämpfer wird hier nicht unterschieden ...

8 Exzellente gestaltete Fenster hat der Lokschuppen „Klütz“ von Schifferdesign aufzuweisen. Aus bis zu fünf übereinanderliegenden Schichten entstehen die vorbildgerechten Modellnachbildungen.



tionen auf recht einfache Weise zumindest nachbessern. Weist beispielsweise eine Fensternachbildung lediglich eine senkrechte und zwei Quersprossen als gedachtes „mehrflügeliges“ Fenster auf, lässt sich daraus durch Hinterkleben mit schmalen Papier- oder Kunststoffstreifen ein „Kämpfer“ und eine „Mittelpartie“ und damit ein zweiflügeliges Fenster simulieren. Der Arbeitsaufwand ist gering – und die anfallenden Kosten ebenfalls. Durch Hinzufügen von Details kann man so beispielsweise auch aus einfachen Lasercutbauteilen durchaus überzeugende Fensternachbildungen kreieren.

Verbesserungen und Eigenbau

Generell können Fenster selbstverständlich auch komplett vorbildgerecht angefertigt werden. Dies hat Lutz Kuhl schon vor Jahren demonstriert, in dem er aus Polystyrolplatten die Blendrahmen ausgeschnitten, diese mit

Ein weiteres vorbildliches Beispiel ist der Bahnhof „Volgelsheim“ von Fallner. Die Fenster sind genau nachgebildet und hervorragend detailliert!



► Fenster komplett im Eigenbau

Wenn ein ganz bestimmtes Vorbildgebäude im Modell genau nachgebildet werden soll, kommt meist nur der Selbstbau infrage. Dazu bieten sich Polystyrolplatten und feine Profile von Evergreen oder Plastruct an.



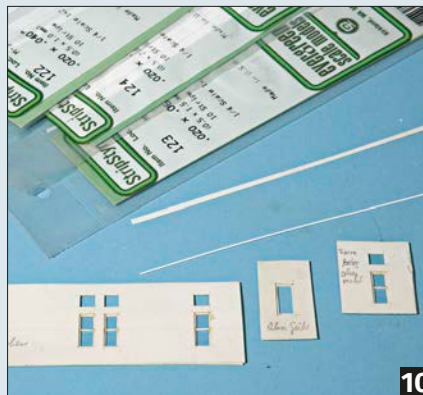
9 Fensterselbstbau auf Polystyrolplatten- und Profilen nach einer Idee von Lutz Kuhl. Die Platten weisen dabei eine Stärke von 0,5 mm auf.

11 Ein Blick auf die Rückseite. Neben den Öffnungen werden 3 mm hohe Profile aufgeklebt, mit denen die Gardinen aus einer Lage eines Papiertaschentuchs geklebt werden. So wirkt später das Fenster nicht nur plastisch – auch der Blick ins (leere) Gebäudeinnere wird verhindert.

12 und **13** Die fertigen Fenster nach dem Einbau. Die typischen steinernen Kreuzstockrahmen der kleinen Burg nach rheinischen Vorbildern entstanden ebenfalls aus Polystyrolprofilen.



12



10 Die Fenster entstehen aus zwei Lagen, die Sprossen werden mit 0,5 x 0,5 mm messenden Profilen ergänzt. So lassen sich alle Fenstertypen herstellen.



11



13

den Flügeln hinterklebt und die weiteren Bauteile aus Evergreen-Leistchen ergänzt hat. Weitere, arbeitserleichternde Möglichkeiten dürfte heute der 3D-Drucker bieten. Damit hat man die Möglichkeit, seine Fenster vorbildgerecht selbst zu konstruieren. Überraschende Kenntnisse in einem 3D-Zeichenprogramm benötigt man dazu eigentlich nicht – im Grund lassen sich die Fenster aus einfachen Quaderelementen zusammensetzen.

Einbaumöglichkeiten

Ein weiteres Thema, das mich zeitlebens bei der anspruchsvollen Modellnachbildung gestört hat, sind die selten richtig erkannten unterschiedlichen Einbaumöglichkeiten der Fenster zum Baukörper hin. Um den Lichteinfall zu optimieren, werden Fenster meistens mit Anschlag im Mauerwerk eingesetzt. Das bedeutet, die Blendrahmen verschwinden weitestgehend in einem Falz des Mauerwerks. Von außen sind bis auf den unteren, breiteren Anschluss praktisch nur die Flügel sichtbar.

Werden die Fenster dagegen im sogenannten „Lichten“ (der Fachbezeichnung für die reine Maueröffnung) eingesetzt, stehen auch die Blendrahmen darin in voller Breite. Die Vorgehensweise trifft man häufig im Fachwerkbau an, wenn die Fenster nicht hinter, sondern zwischen der Balkenlage montiert sind. Bei der Vorgehensweise werden die äußeren Anschlüsse in den meisten Fällen dann jedoch mit Futter und äußerer Bekleidung versehen, sodass auch in diesen Fällen nur die Flügel von außen sichtbar bleiben.

Fazit

Auch wenn dem einen oder anderen Leser diese Ausführungen möglicherweise zu weit gehen können, lassen sie jedoch keinen Zweifel an der Tatsache, dass im Bereich der Modellgebäude, nur mal nett ausgedrückt, bei der Fensterdarstellung sehr oft großzügig vereinfacht wird.

Das wiederum schadet dem Gesamteindruck der ansonsten oftmals wirklich ansprechend kreierte Modelle. Aus meiner früheren Tätigkeit im Bauwesen erinnere ich mich noch sehr gut, wie viel Bausünden bei der sogenannten Renovierung von Altbauten im Fensterbereich und das nicht zuletzt aus Kostengründen vorgenommen wurden. Nicht selten mussten dabei ursprünglich zweiflügelige Fenster mit Oberlicht und Sprossen vollflächig angelegten, einflügeligen Drehklappfenster weichen. Sofort hatte das Haus sein Gesicht verloren!

Schön fände ich es, wenn in Zukunft bei der Gestaltung von Gebäuden eben deren „Gesicht“ auch im Modell durch vorbildlich gestaltete „Augen“ wiedergegeben würde.

Bruno Kaiser



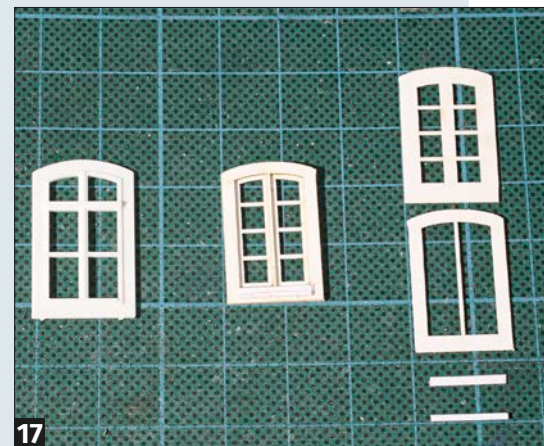
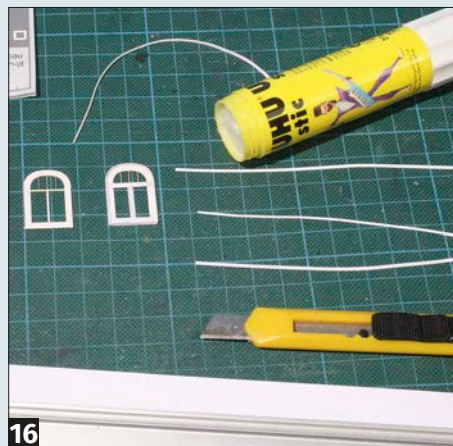
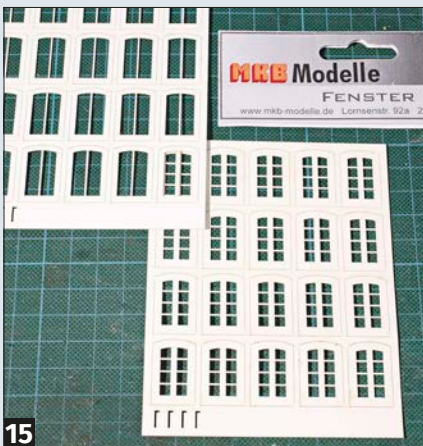


14 Auhagen bietet praktischerweise viele Fenster aus den Bausätzen in separaten Packungen an. Sie können auch als Grundlage für Umbauten dienen – durch Abänderungen und Ergänzungen lassen sich aus den Standardfenstern individuell benötigte Bauteile fertigen.

15 Bei MKB sind aus Karton gelaserte Fenster in einer großen Auswahl erhältlich. Sie werden aus zwei Schichten zusammengesetzt – so werden Blendrahmen und Fensterflügel zumindest angedeutet.

16 Wie schon bei den Kunststofffenstern ergeben sich weitere Verbesserungsmöglichkeiten durch das Hinzufügen von Details aus Papier, Karton- oder Plastikstreifen.

17 Auf diese Weise kann mit einem zusätzlichen feinen Streifen der Wasserschenkel nachgebildet werden. Auch der Kämpfer wirkt durch eine zusätzliche dritte Lage deutlich plastischer. Mit wenig Aufwand und praktisch ohne Kosten erhält man so vorbildgerecht wirkende Fenster.



18 Bei Joswood sind die aus Karton gelaserten Fenster sehr einfach gehalten und werden hinter die Fassade geklebt. Mit einigen zusätzlichen Streifen würden wenigstens die Kämpfer etwas mehr Struktur bekommen ...

19 Auch am Faller-Bahnhof „Steinheim“ besitzen die Fenster und Türen alle Details des Vorbilds, wenn auch vielleicht ein wenig zu massiv ausgeführt.





SOMMER, SONNE, RÄTSELFREUDEN – DAS GROSSES MIBA-SOMMERGEWINNSPIEL 2025 (2/3)

Immer nur Bahnhof – aber wo?

Sommer, Sonne, Rätselfreuden – zu Sommer und Sonne können wir wenig beitragen, aber vielleicht zu den Rätselfreuden, die bei offensichtlich nicht wenigen Lesern „fester Bestandteil“ des Sommerurlaubs sind. Aus den Tiefen des Archivs Michael Meinhold (mm) hat Ludwig Fehr wieder reichlich rätselhafte Motive zusammengetragen, die zu lösen hoffentlich auch eine Freude sind ...

Im letztjährigen Sommerrätsel hatte der Rätselsteller an dieser Stelle ob der damaligen Regenmengen gemutmaß, dass dies für das Rätsellösen ja nicht weiter schlimm sei, da dies primär ein „Indoor-Vergnügen“ sei. Uhiuhihi, da gab es dann aber doch reichlich Widerspruch. Balkon, Terrasse und Garten sind demnach also völlig normale „Rätsellösungsplätze“ im Freien und auch der Biergarten war nicht weit weg. Dass aber die MIBA mit dem Sommerrätsel zur wichtigsten Urlaubslektüre am Strand gekürt wurde, hat dann doch ein wenig überrascht. So gesehen darf (zumindest bislang) das heimische Wetter als weitgehend „rätselfreundlich“ eingestuft werden ...

Hinsichtlich der „Bezugsquellen“ der gesuchten Bahnhofsnamen waren im Teil 1 die entsprechenden Kursbücher und Atlanten genannt worden. Was in der Vergangenheit aber auch immer mal wieder zu Irritationen geführt hat, waren die bei einzelnen Motiven zur leichteren „Identifizierung“ angegebenen Kilometerangaben. Glückliche Besitzer alter Kursbücher bekommen hier regelmäßig die Krise, denn die Kilometerangaben beziehen sich auf die Streckenkilometrierung, die nur sehr selten zu den Kursbuchkilometern passt. Die Kilometer werden daher immer aus Atlanten übernommen und die sind in aller Regel deckungsgleich mit den Angaben in Wikipedia.

Große Bahnsteighallen ...

... waren früher nicht nur eine meist sehr attraktive Form der Bahnsteigüberdachung, sie hatten auch einen ganz praktischen Zusatznutzen, denn in der Regel waren hiermit auch gleich die Bahnsteigzugänge und Gepäckbahnsteige überdacht. Wenn man nicht gleich den ganzen Bahnhof unter die Erde legt, heißt das heute ganz profan „Wetterschutteinrichtung“. Aber zum Glück sind ja nicht alle Bahnsteighallen der mit „unwirtschaftlich“ begründeten Abrisswut vergangener Jahrzehnte zum Opfer gefallen. Schließlich sind sie ohne Dampf- und Dieselschmutz heute häufig attraktiver als früher.



15.

15. Die Bahnsteighalle dieses Großstadtbahnhofs ist hier nur noch rechts unten zu erahnen. Alles andere wäre auch zu einfach, denn die 1989-1991 renovierte Halle mit ihren markanten Vordächern am anderen Hallenende würde man sofort verorten können. Aber wir suchen ohnehin nicht den Hauptbahnhof, sondern den Namen des im Hintergrund sichtbaren S-Bahn-Haltpunkts. Der liegt über der namensgebenden Straße, ist Endpunkt der lokalen S-Bahn-Stammstrecke und heißt ... (4+9 Buchstaben).



16.

16. Die Abmessungen der Bahnsteighallen dieses Grenzbahnhofs erscheinen fast modellbahnfreundlich und werden derzeit umfassend saniert. Vielleicht gibt es bald auch wieder eine Oberleitung, diese gab es schon einmal von 1923 bis 1945 in ... (7 Buchstaben).



17.

17. Bahnsteighallen sind zwar kein Alleinstellungsmerkmal von großen Bahnhöfen, auf bzw. über S-Bahn-Strecken kommen sie aber in der Regel nur vor, wenn parallel noch Gleise und Bahnsteige des klassischen Zugverkehrs vorhanden sind. Der Bahnhof mit dem zweithöchsten Verkehrsaufkommen der Stadt hatte zeitweilig die Funktion einer Grenzstation, was ihn unruhlich „berühmt“ gemacht hat, den Bahnhof ... (6+16 (bzw. +12) Buchstaben).

18. Der Bahnhof mit dieser Bahnhofshalle lässt sich sicherlich nicht problemlos, aber mit Geschick und Kreativität schon sehr beeindruckend ins Modell umsetzen. Straßenbahnfreunde eines der größten deutschen Straßenbahnnetze können hierfür „einfach“ die Straßenseite nachbilden, „Eisenbahner“ brauchen da aber schon deutlich mehr Platz zur Darstellung von ... (7 (+3) Buchstaben).



18.

Auf Modellbahnanlagen sind Bahnsteighallen vergleichsweise dünn gesät, was aber nicht nur mit ihrer Größe zu tun hat. Es gab und gibt ja durchaus modellfreundliche kleine Exemplare wie z.B. in Bonn oder Bad Ems. Ein ganz wesentlicher Aspekt des Hobbys ist aber, dass wir „unsere“ Züge sehen wollen und da stören Bahnsteighallen dann doch gewaltig. Aber es gibt auch hier die sehenswerten Ausnahmen, die oft eine „halbe Halle“ zur Tarnung der darunterliegenden versteckten Einfahrt in den Schattenbahnhof „benutzen“. Ganz großes Kino ist diesbezüglich der „halbe halbe“ Bahnhof Hamburg Hbf Ost von Thorsten Pfeiffer, zu bewundern in MIBA 10/2023.



19.



20.



21.

19. Im Regelzugdienst dürfte die Baureihe 62 hier wohl kaum hingekommen sein, dafür waren die Heimat-Bws deutlich zu weit entfernt. In den 1990er-Jahren ist 62 015 im Rahmen von Sonderfahrten aber fast in der ganzen Republik herumgekommen. So z.B. 1996, als sie nach einer über 100 km langen Fahrt über eine eingleisige Hauptbahn deren Streckenbeginn erreicht, hier in der Osteinfahrt von ... (7 Buchstaben).

20. Ach was gab es für den ETA 150 nicht alles für schöne Namen. Von Akkublitz über Heulboje bis Steckdosen-IC reichten die Bezeichnungen. Die abgasfreien Drehgestell-Akkutriebwagen waren bei den Reisen den deutlich beliebter als die knatternden zweiachsigen Schienenbusse. Da ist es schon erschreckend, dass die vier Jahrzehnte Einsatzzeit den heutigen Bahnmanagern so völlig unbekannt sind, sonst würden sie die heutigen Akkufahrzeuge wohl kaum als die bahnbrechende Erfindung des 21. Jahrhunderts feiern. Am 2.8.1985 wartet 515 639 in seinem Heimatbahnhof ... (7 Buchstaben).

21. Mit fünf vierachsigen Umbauwagen hat 211 323 am 14.09.1984 eine damals durchaus nicht unübliche Berufsverkehrsgarnitur am Haken. Der Hauptbahnhof in km 43,7 war damals zwar schon über 20 Jahre elektrifiziert, der Zug geht jedoch nach rund 15 km auf eine nicht elektrifizierte Nebenbahn über und der Ziel- und noch heutige Endbahnhof hat die km-Angaben 4,5 und 32,6. Moderne Dieseltriebwagen benötigen für diese Tour heute ziemlich genau eine Stunde von ... (14 Buchstaben) aus.

Zeitgemäße Eisenbahnmodelle ...

... werden alljährlich auch unter Beteiligung der MIBA-Leser mit dem Goldenen Gleis geehrt. Diese Auszeichnung ist nicht nur bei den Herstellern begehrt, auch für die Leser-Juroren gibt es etwas zu gewinnen, genau wie bei der Beteiligung am Sommerrätsel. Hier gibt es zwar keine (Reise-)Gutscheine, aber dafür deutlich mehr (Wunsch-)Modelle nur für MIBA-Leser zu gewinnen ...

Da nun nicht alle neuen Modelle mit ausführlichem Vorbildartikel vorgestellt werden (können), soll das auf dieser Doppelseite mit ein paar Vorbildfotos nachgeholt oder mit bislang nicht gezeigten Bildern ergänzt werden. Auch wenn ich persönlich das Motto von Güterwagenspezialist Stefan Carstens „Lokomotiven werden überbewertet“ teile, stehen die „Zugpferde“ für die meisten Modellbahner nicht nur optisch an der Zuspitze. Es wurde daher nach rätseltauglichen Vorbildaufnahmen der Siegermodelle der gängigsten Maßstäbe gesucht, was bis auf Spur N und mit dem 5045 der ÖBB in H0 auch ganz gut gelungen ist. Als „ÖBB-Ersatz“ wurde die „nur“ drittplatzierte Re 4/4 II der SBB gewählt, denn der RhB „Capricorn“ wäre doch zu leicht zu verorten gewesen.

Vor dem Hintergrund, dass die Zahl der Modellbahner bereits seit längerem rückläufig sein soll, erscheint die Menge an jährlich neu erscheinenden Modellen eigentlich widersprüchlich. Auch wenn dank moderner Fertigungsmethoden vergleichsweise günstig diverse Varianten einer Baureihe gefertigt werden können, fragt man sich schon, wer denn die Modelle alle erwerben soll. War „früher“ häufig das Ziel, alle Modelle einer Modellbahnfirma zu besitzen, wird es heute oft schon schwierig, alle Modelle einer Baureihe in die heimische Vitrine zu stellen. Immer neue Varianten in immer kleineren Auflagen – das kann schon mal zu Stress mit der heimischen Finanzverwaltung führen, auch wenn die meist schon lange verstanden hat, dass man derartige Erwerbsabsichten ohnehin nicht rational erklären kann.

Beim Blick auf die Welt bin ich froh, dass wir nur solche Luxusprobleme haben.

24. Grenzüberschreitend ist am 14.6.1976 auch 485 019 unterwegs, denn der deutsche Bahnhof liegt nicht auf deutschem Staatsgebiet, was in einem noch heute gültigen Staatsvertrag von 1852 bereits geregelt wurde. Nachdem die Bahnsteighallen zur Renovierung anstanden, wurden sie Anfang der 1980er-Jahre kurzerhand abgerissen und durch wenig attraktive Einheitsdächer ersetzt. Derzeit finden komplizierte Arbeiten statt, da sich mehrere Signalsysteme überlagern, hier in ... (5+3+2 Buchstaben).



22. Dieselloks der DB-Baureihe V 65 haben zumindest bei Eisenbahnfreunden der Epoche III einen gewissen Kultstatus, ähnlich der DR-Baureihe V 60, was vielleicht an dem noch an Dampfloks erinnernden Stangenantrieb liegen mag. Beim Vorbild waren die aus dem selben „MaK-Baukasten“ stammenden Privatbahnloks ob ihrer Robustheit fast „ewig“ im Einsatz. 265 008 hatte am 30.10.1974 aber nur noch knapp vier Jahre zu tun in ... ((7+) 10 Buchstaben).

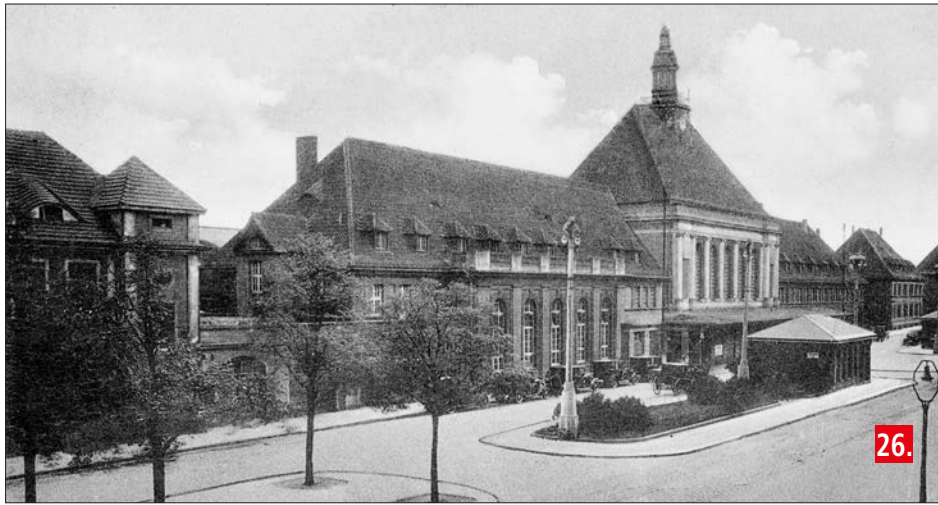


23. Die Re 4/4 II der SBB waren ähnlich der DB-Einheitsloks vor nahezu allen Zuggattungen anzutreffen. So genial universell war ihre Konstruktion, dass sie – wenn auch deutlich reduziert – auch heute noch im Einsatz stehen. Grenzüberschreitend war 11385 mit ihrem D 486 am 19.08.1993 unterwegs, hier im Grenzbahnhof ... (6 (+10) Buchstaben).





25. Großer Bahnhofsvorplatz ohne Straßenbahn? Nicht ganz, die Straßenbahn verläuft bislang wenige Meter hinter den Fotografen dieser Aufnahme. Hier sind aber nicht nur die Blumen und heute unbekannte Autos wie Simca 1100 und 1300 oder VW K 70 verschwunden, der ganze Platz ist seit Jahren eine Baustellenwüste, insbesondere weil hier die Straßenbahn in die Minus 2-Ebene unter die Bahnanlagen verlegt wird. Diese soll einschließlich unterirdischer Wendeschleife vsl. 2026 in Betrieb gehen, in ... (8 Buchstaben).



26. Als diese Ansichtskarte 1931 abgestempelt wurde, gab es nicht nur eine elektrische Straßenbahn, auch die Reichsbahngleise verfügten über eine Oberleitung. Seit sechs Jahren endet eine neue Fahrleitung aber gut 1 km vor dem Bahnhof von ... (7 Buchstaben).

27. Hier hat sich eigentlich gar nicht so viel verändert, außer dass die Pkws jetzt weiter links parken. Nun gut, die Straßenbahnen heißen heute teilweise Stadtbahnen und manche davon verkehren sogar als Eilzüge vom Bahnhofsvorplatz in ... (9 Buchstaben) aus.



28. Zugegeben, es muss schon etwas genauer hingeschaut werden, um die diagonal durchs Bild verlaufenden und rechtwinklig vor dem Empfangsgebäude endenden Straßenbahngleise zu erkennen. Dies waren streng genommen Kleinbahngleise, die erst in den 1950er-Jahren als eine rund 2 km lange Verlängerung einer seit 1914 bestehenden Kleinbahnstrecke in Betrieb genommen wurden. Da diese auf Rillenschienen durch die Stadt verlief und auch mit Straßenbahnfahrzeugen befahren wurde, die wiederum als Straßenbahnhaltestellen gekennzeichnete Haltepunkte bedienten, darf also unabhängig von EBO- und BOStrab-Definitionen ruhig von Straßenbahngleisen gesprochen werden. Das 1955 errichtete Empfangsgebäude sowie der Uhrenturm und das Kriegsmahnmal auf dem Bahnhofsvorplatz sind noch an Ort und Stelle, verschwunden ist aber 1966 die Kleinbahn vor dem Bahnhof von ... (5 Buchstaben).

Bahnhofsvorplätze ...

... waren früher eigentlich immer ein Aushängeschild des jeweiligen Ortes und auch bei kleineren Stationen entsprechend dem Zeitgeist möglichst attraktiv gestaltet. Wer hier ankam, sollte als Erstes ein positives „Bild“ vom Ort bekommen. Damals trugen Empfangsgebäude auch noch zu Recht den Empfang im Namen, aber nicht erst seitdem die Bahn einen Großteil der kleineren EG verkauft hat, kann davon oft kaum mehr die Rede sein. Und da die Kommunen meist knapp bei Kasse sind, haben sich schon früh „Verschönerungsvereine“ gegründet, die sich manchmal auch des Bahnhofsumfelds angenommen haben.

Oft sind es aber wiederum gerade die ihrer Empfangsfunktion beraubten verkauften Stationsgebäude, die zumindest optisch einen attraktiven „Empfang“ ermöglichen. Richtig schräg wird es dann aber erst, wenn sich die Bahn mit ihrem im EG befindlichen Stellwerk wieder in das jetzt private Wohngebäude einmietet. Der Bahnhof Ober-Widdersheim ist hierfür ein schönes „Anschauungsobjekt“.

Eigentlich sollte es auf dieser Doppelseite aber um die auf den Bahnhofsvorplätzen verkehrenden Straßenbahnen gehen, von denen zum Glück ja doch etliche „überlebt“ haben. Da macht es auch nichts, wenn sie heute Stadtbahnen heißen. Weniger attraktiv ist da eher die Verlagerung unter die Oberfläche, was aber wiederum meist eine schnellere Netzanbindung ermöglicht.

Damit sind wir auch schon am Ende von Rätselteil 2 angekommen, aber in vier Wochen geht es hier ja schon mit dem dritten Rätselteil weiter. *Ludwig Fehr* 



Großes Sommergewinnspiel: Lösungscoupon 2

15. -
16.
17. -
18. ()
19.
20.
21.
22. ()
23. ()
24.
25.
26.
27.
28.

Bitte in Großbuchstaben ausfüllen (ß als SS, Umlaute Ä, Ö, Ü als einen Buchstaben). Die grau hinterlegten Kästchen können, müssen aber nicht ausgefüllt werden.

☐ Ich bin im Gewinnfall mit der eventuellen Veröffentlichung meines Namens einverstanden. Diese Einwilligung kann ich jederzeit für die Zukunft widerrufen (ggfls. durchstreichen). Soweit im Rahmen des Gewinnspiels personenbezogene Daten von Teilnehmern, erhoben, verarbeitet und genutzt werden, werden diese von der Verlagsgruppe Bahn ausschließlich zum Zwecke der Durchführung des Gewinnspiels erhoben, verarbeitet und genutzt und nach Beendigung des Gewinnspiels gelöscht. Eine Weitergabe der Daten an Dritte erfolgt nur im Rahmen der Gewinnspielabwicklung.

Zu gewinnen sind je Spielteil:

3 Triebfahrzeuge

5 Wagen

10 Zubehör-Artikel

Doch das ist noch nicht alles! Wer zu allen drei Teilen die richtigen Lösungen einschickt, nimmt an der zusätzlichen **Super-Auslosung** teil.

Mehr dazu in MIBA 9/2025!

Name:

.....

Straße und Hausnummer:

.....

PLZ und Ort:

.....

Meine Baugröße: Meine Epoche:

.....

Senden Sie den Coupon (oder eine Kopie) bis zum 31. August 2025 an:
MIBA-Verlag, Infanteriestraße 11a,
D-80797 München.

Mitarbeiter des Verlags und ihre Angehörigen sind nicht teilnahmeberechtigt.

MIT DER NEBENBAHN NACH EVASBERG

Ein Langzeitprojekt – Teil 4

Mitte 2020, als sicherlich jeder von uns viel Zeit „geschenkt“ bekam, begann ich mit der Planung des Anlagenteils mit dem Endbahnhof und dem darunterliegenden Schattenbahnhof als Kopfbahnhof. Beide Bahnsteige sollten mindestens vier vierachsige Umbauwagen aufnehmen können. Des Weiteren sah ich für regen Güterverkehr wenigstens zwei zu bedienende Güterkunden vor. Unter der Anlage mussten drei IKEA-Schubladenunterschränke auf Rollen Platz finden. Diese Anforderungen waren das absolute Minimum. Während der Planungszeit ergaben sich noch weitere Prämissen.

Da das Streckengleis von Stenkelfeld über die Schattenbahnhöfe kommend bereits bis zum Tunnelausgang fertiggestellt war, waren die Höhendifferenzen zum Endbahnhof mit + 8 cm bei 2,5-3 m Streckenlänge und zum Schattenbahnhof 15 mit - 4 cm und 2 m Streckenlänge vorgegeben. Die vorhandene Polafabrik und der Güterschuppen von Fallern mussten untergebracht werden. Bei allen anderen Gebäuden und landschaftlichen Gestaltungen konnte ich meiner Kreativität freien Lauf lassen.

Viele Pläne in 1:10 wurden verworfen, bis der finale Plan umgesetzt wurde. So musste

Das klassische Anlagenthema ist die zweigleisige Hauptstrecke und die abzweigende Nebenbahn. Kurt Eva hat die Nebenbahn allerdings zur eingleisigen Hauptbahn aufgewertet und mit Signalen ausgerüstet.



Eine Lokstation ist für den Endbahnhof wegen der Streckenlänge zwingend erforderlich. Selbstredend sind auch die Kohlenvorräte regelmäßig zu ergänzen.

Rechts: Die 78er ist mit einem Eilzug eingetroffen und muss für die Rückfahrt ihre Vorräte ergänzen. Fotos: Christiane van den Borg







Dem vormittäglichen Eilzug gilt eine besondere Aufmerksamkeit, denn am Stellwerk steht neben einer Reihe Schaulustiger auch ein Kameramann, der die Einfahrt des Zuges analog auf Zelluloid bannt.

ich z.B. auf die bereits gekaufte Roco-Drehscheibe verzichten. Erst nachdem der SB 15 und der Gleisbau im Endbahnhof komplett (Weichenantriebe gesetzt und Entkuppungsgleise eingebaut) fertig war, begann ich mit der weiteren Feinplanung.

Auch hier habe ich großen Wert auf die korrekte Anordnung und Umsetzung von Abflüssen, Durchlässen und Gewässern gelegt. Die Fließrichtungen sollten schlüssig sein. Wenn ich mal nicht weiter wusste, habe ich bei einem Fahrnachmittag gemeinsam mit meinem Freund Peter neue Ideen und Alternativen entwickelt.

Die anfangs geplante Drehscheibe wurde durch einen Lokschuppen ersetzt. Die drei bereits gebauten Eisenbahnerhäuser von Vollmer kamen nicht auf die Anlage, da sie in ihren Proportionen nicht zum Güterschuppen passten. Die drei Häuser haben in Summe die gleiche Grundfläche wie der Güterschuppen! Umgerechnet hätte eine Familie nur 38 m² Platz gehabt, abzüglich der Innenwände und dem Treppenhaus. Nach dem Bau aller Gebäude wurden nach deren Stellprobe die jeweiligen Standorte festgelegt. Auch hier habe ich von hinten nach vorne gebaut.

Erst nachdem die Bahnhofstraße gebaut war, plante ich den vorderen Teil, die letzten 20 cm. Es stellte sich die Frage, wie man die Fläche der drei Eisenbahnerhäuser alternativ

gestalten könnte. Der Bagger von Artitec gab den ausschlaggebenden Anstoß. Auf dieser Fläche musste etwas abgerissen werden. So reifte die Idee, dass zu früheren Zeiten dort ein Lokschuppen stand, der heute einem Discounter Platz machen musste.

Also wurde der Gleisplan herausgeholt und eine schmalspurige Kleinbahn mit folgendem Hintergrund eingezeichnet:

- Bis 1954 war Evasberg Ausgangspunkt der Evasberger Kleinbahn Gesellschaft EKG.
- Die EKG bestand von 1874 bis 1954 mit 1000 mm Spurweite, von Evasberg nach Isital betrug die Streckenlänge 29 km.
- Der derzeit überdimensionierte Güterschuppen hatte auf der heutigen Straßenseite einen Gleisanschluss der EKG und diente dem Warenumsatz.
- An dem Gleisstutzen auf der rechten Bahnhofseite bestand eine Rollbockanlage. Der Gleisstutzen wurde im Zuge des Abbaus parallel zu Gleis 1 versetzt.
- Durch den Abriss des alten EKG-Lokschuppen entstand platz für einen Discounter. Es müssen ca. 660 m³ Bauschutt abgetragen werden.

Der Bahnhof Evasberg war bis 1954 ein Durchgangsbahnhof. Die hier beginnende schmalspurige Kleinbahn wurde 1955/56 abgebaut. Nur der Lokschuppen und einige Gleise im Vorfeld, die man heute noch finden kann, blieben erhalten. Die Stadt hat die Stra-

ßen erneuert und es wurden ein Wohnhaus mit Bäcker und Metzger sowie ein angeschlossener Biergarten gebaut.

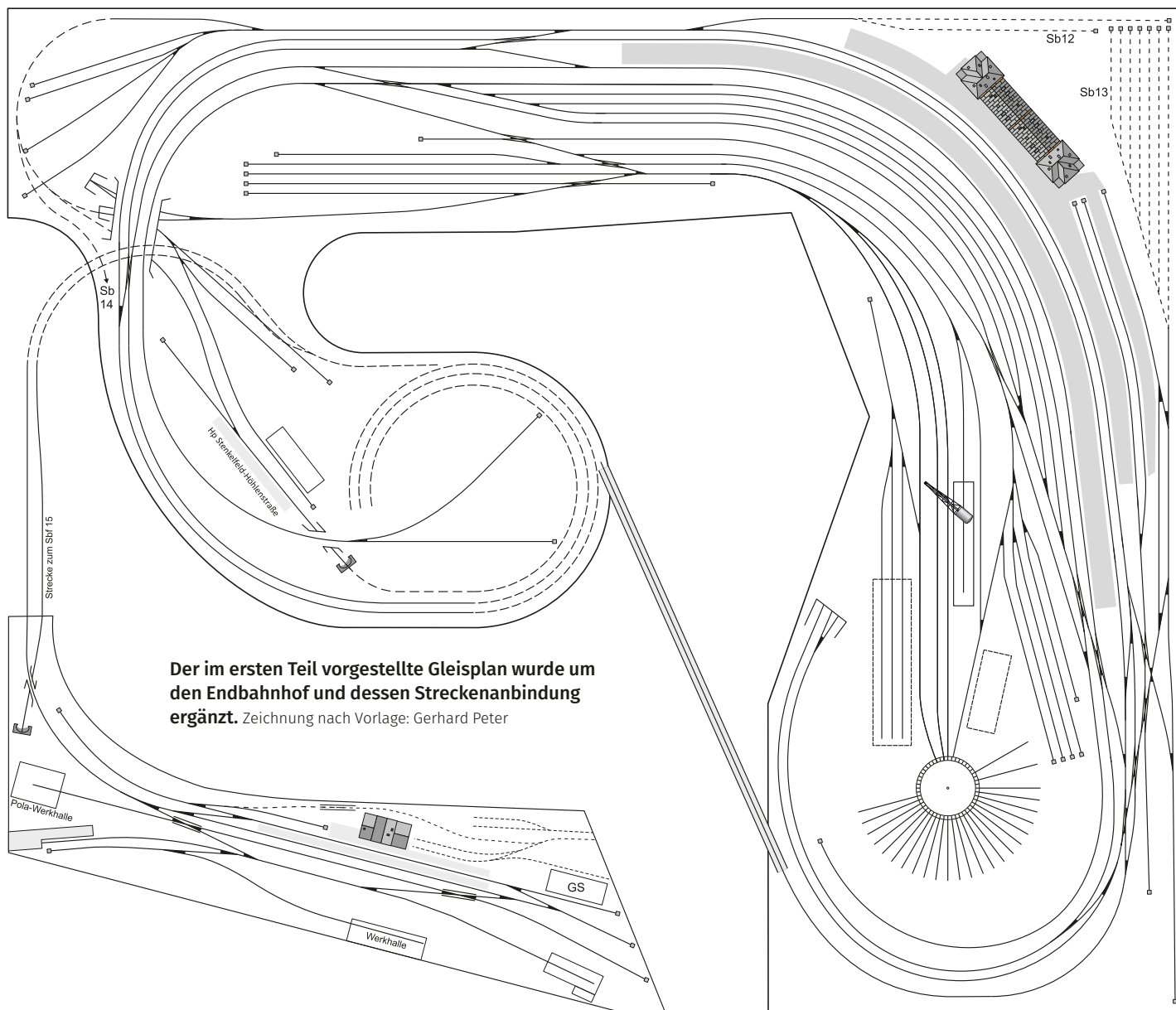
Arbeiter und Schüler höherer Schulen pendeln nach Stenkelfeld. In der Fabrik (Pola) hinter der im Gleisbogen liegenden Bahnhofseinfahrt werden die von der „großen Fabrik“ auf dem Anlagenhauptteil angelieferten Drahtrollen zu Kugeln weiterverarbeitet. In der Fabrik gegenüber dem Bahnhof werden Coils und Stahlstangen aus der großen Fabrik zu Haushaltsgegenständen wie z.B. zu Bestecken, Töpfen und Pfannen weiterverarbeitet. Zweimal wöchentlich werden Stahlstäbe und Coils über ein Ziehgleis an die Fabrik geliefert.

Eine Zugfahrt mit dem N 2612 von Stenkelfeld nach Evasberg

Um 14:45 Uhr verlässt eine 78er mit einem Eilzug aus vier Umbauwagen plus einem Gs als Fahrradwagen Stenkelfeld, um Arbeiter der ersten Schicht nach Hause zu bringen. Laut Dienstplan sind Lokomotivführer Hans und Heizer Paul heute dem Zug zugeteilt.

Nach der Ausfahrt von D 637 und der Einfahrt eines Ng mit einer 216 und beladenen Flachwagen mit Schnittholz (siehe MIBA 5/2025, S. 15) konnte unser N 2612 pünktlich um 14:45 Uhr aus Gleis 3 des Hbfs ausfahren. Mit max. 30 km/h rumpeln wir über die Weichenstraße. Auf der linken Seite

Mit ergänzten Vorräten rollt die 78er wieder an den Eilzug, um diesen am späten Nachmittag wieder nach Stenkelfeld zu befördern. Beachtenswert ist der unbefestigte Weg hinter dem Bahnhofsgelände mit mittigem Grasstreifen. Dahinter ist ein schmaler Gemüsegarten angeordnet.





Die glaubhafte Gestaltung in Anlagenecken ist immer wieder eine Herausforderung. Ganz links ist das Ziehgleis für den zweiten Werksanschluss zu sehen, daneben eine Kopfseitenrampe, die nicht zum Werksgelände gehört. Die Komposition des Fabrikgebäudes mit dem Krangerüst ist nicht zu groß, dennoch dominiert es die Ecke.

sieht man das Gebäude des aufgelassenen Fdl-Stellwerks, das zukünftig vom örtlichen Modelleisenbahnclub MEC Stenkelfeld genutzt wird.

Parallel zur im Gefälle liegenden Hauptstrecke fährt unser Zug am K10-Signal und am Einfahrtsignal mit zusätzlichem Geschwindigkeitsanzeiger (30 km/h für die in den Kopfgleisen endenden Züge) vorbei. Nach den Schrebergärten beginnt eine 30 m lange Langsamfahrstelle, die durch Lf2 und Lf3 gekennzeichnet ist.

Nach Passieren der Langsamfahrstelle überqueren wir auf einem Steinviadukt mit acht Bögen ein künstlich angelegtes Überschwemmungsgebiet. Die Konstruktion der Brücke basiert noch aus den Anfangsjahren (ca. 1964, Faller B545). Da diese Brücke mit Kindheitserinnerungen verbunden ist, war es für mich ein Muss, damit ein längeres Viadukt zu bauen. Das Brückensegment ist schwenkbar ausgeführt, um in die Anlagenmitte zu gelangen, und verbindet uns mit der Gleiswendel in der Anlagenzunge.

Jetzt wird es dunkel, wir fahren in die Wendel ein. Über uns befindet sich die Stenkelfelder Höhle, die nur mit einer fachmännischen Begleitung besichtigt werden kann. Nach zwei Windungen fädeln wir rechts aus und fahren in einer großzügigen S-Kurve weiter in Richtung Evasberg. Im Wendel hätten wir die Gelegenheit, in alle dahinter liegenden Schattenbahnhöfe zu fahren. Zudem finden hier Zugkreuzungen statt.

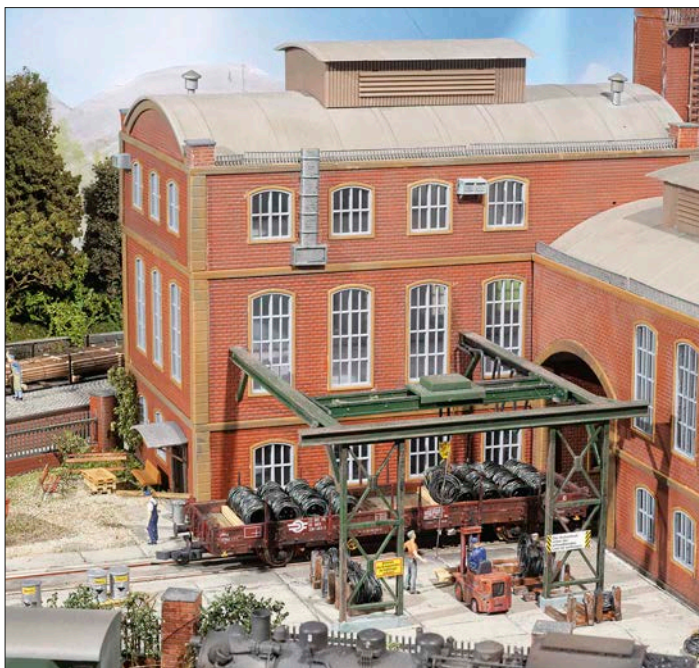
Am Tunnelausgang befindet sich die Abzweigweiche in den SB 15, der direkt unter dem Bf Evasberg liegt. Unser noch im Tunnel befindliches Einfahrtsignal zeigt Hp2, der Richtungsanzeiger zeigt geradeaus in den Bahnhof Evasberg. Für die Fahrt nach Evasberg muss unser Zug eine 3 m lange Steigung mit 2,5 % überwinden. Vorbei an der Rangiertafel K10 überqueren wir auf einer Trogbrücke die Zufahrt zum SB15.

Rechterhand kommt ein Fabrikgebäude zum Vorschein, wo ein Lagerarbeiter die Laufkrananlage bedient. Dort werden von einem Ks Drahtrollen entladen. Sein Kollege nimmt diese Rollen mit dem Gabelstapler auf und transportiert sie auf die dafür vorgesehenen Stellplätze. Dreimal die Woche werden von der erzeugenden Fabrik (auf dem Anlagenhauptteil) mit einem Ks Drahtrollen unterschiedlicher Durchmesser angeliefert. Die Fertigware wird zweimal in der Woche mit einem Hbis abgeholt.

Auf der anderen Zugseite haben sich mehrere junge Frauen mit Kindern, Handwagen und Fahrrädern zum Unterhalten und Spielen an einem Weiher getroffen. Eines der Kinder versucht einen Frosch zu fangen.



Der ausfahrende Güterzug im Hintergrund ist nur eine Randerscheinung. Das Kind im Wasser ist ganz auf den dicken Frosch fokussiert. Gut, dass Papa aufpasst.



Über den großen Pwortalkran werden die angelieferten Drahtrollen abgeladen und mit dem Gabelstapler in das Gebäude gefahren.



Der obere Güterzug verlässt den Endbahnhof Evasberg und der untere den unter Evasberg liegenden Schattenbahnhof.

Dampflokführer und Heizer sind nicht verwundert, dass sich am Stellwerk viele Fotografen versammelt haben, um die letzten Dampflokensätze fotografisch und filmemisch zu dokumentieren. Stilecht wurde dazu auch ein Oldtimer-Bus zur Verfolgung angemietet. Heizer Paul hat ihn schon entdeckt, den neuen VW-GTI vom Fdl der zweiten Schicht des Stellwerks, der den nagelneuen Golf zum Präsentieren gut sichtbar aufgestellt hat.

Mit gemütlicher Geschwindigkeit fährt unser Zug in Gleis 2 ein. Evasberg ist nach 36,4 km erreicht. Im Modell sind es immerhin 26 m Fahrstrecke bei einer Fahrzeit von ca. zweieinhalb Minuten.

Hinter den zwei anschließenden Schrebergärten sorgt eine zweite Fabrik, in der Haushaltswaren hergestellt werden, für weiteren Güterumschlag mit der Bahn. Das Haus des Fabrikanten mit Pferdekoppel (Kinder mit Pferden) steht im direkten

Anschluss und wird durch den Zufahrtsweg zum Stellwerk von der Lokstation getrennt.

Unsere 78er wurde mittlerweile vom Zug abgekuppelt und hat vorgezogen. Anschließend geht es ins Bw zum Ergänzen der Wasservorräte. Nach einer kurzen Durchsicht hat sich die Lok vor den Zug gesetzt und wartet auf die Rückfahrt nach Stenkelfeld. Vorher kommt aber noch ein Schienenbus und der nachmittägliche Nahgüterzug. Leider hat die Lokmannschaft Hans und Paul nicht allzu

Das waren noch Zeiten, als regelmäßig Güterzüge die Anschließer in den Bahnhöfen mit Gütern belieferten. Hier rollt eine 86er mit dem letzten Schwung in den Bahnhof. Kurze Zeit später wird die Zuglok die Güterwagen in die Anschlussgleise drücken. Die Gas-tanks der Weichenheizung lassen auf schneereiche Winter schließen.





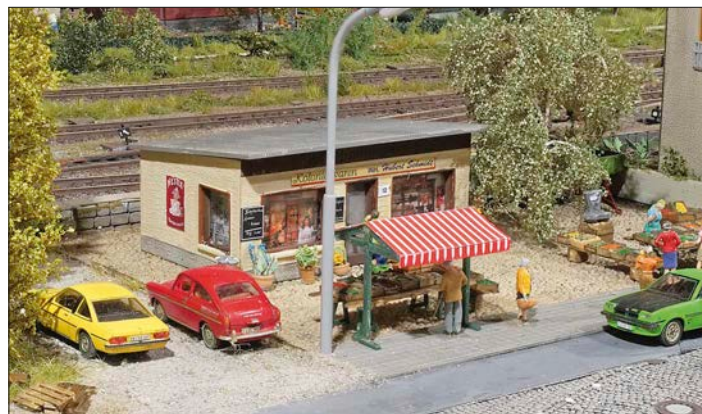
Die beiden Flachwagen werden von der 86er über das Ziehgleis in den Anschluss einer weiteren metallverarbeitenden Fabrik gedrückt.



Eine eigene Rangierlok hat Evasberg nicht. Daher schiebt die 86er, die den Güterzug nach Evasberg brachte, die mit Stahl beladenen Flachwagen in die Werkshalle. Dort werden die Wagen entladen und das Material der weiteren Verarbeitung zugeführt.

viel Zeit, um den nebenliegenden Biergarten besuchen zu können. Der Kastanienbaum würde zwar Schatten spenden, jedoch der Gastwirt nicht das Bier.

Das Bw bzw. die Lokstation hat einen einleisigen Lokschuppen mit Untersuchungsgrube, eine Bekohlungsanlage, einen Wasserturm und einen Wasserkran. Auf dem Versorgungsgleis stehen zwei offene Güterwagen mit Kohle bereit. Die mit E 040-Wagen gelieferte Kohle wird mit Muskelkraft auf ein Förderband geschaufelt und in den Bansen befördert. Zwischen dem Versorgungsgleis und dem Güterschuppen ist das Ausziehgleis zum Umsetzen der Loks. Vor 1954 war Evasberg ein Durchgangsbahnhof und dieses Gleis führte nach Andreaberg.



Neben den detaillierten Marktständen überzeugen die Pkws mit Kfz-Kennzeichen und das Ladengeschäft mit authentischer Werbung.



Erwischt! Was wohl die MIBA-Redakteure und zwei Leute von Eisenbahn Dörfler in Evasberg zu bequatschen haben?

Ein kleines Resümee

Zum Schluss noch ein paar ergänzende Erfahrungswerte, die ich aus meiner Sicht für beachtenswert halte.

- Die Anzahl der Abstellgleise ergab sich aus der Vorgabe, dass ich die patinierten Modelle nicht mehr anfassen wollte. Alles sollte auf der Anlage bleiben.
 - So galt es, viele Abstellgleise zu planen, auch wenn diese zum jetzigen Zeitpunkt überdimensioniert zu sein schienen.
 - Keine Angst vor dem Patinieren, die Modelle sind keine Wertanlage!
 - Grundsätzlich nur Acrylfarben verwenden!
 - Keine UV-Strahlung zulassen (keine direkten Sonnenstrahlen)!
 - So gut wie möglich staubfrei halten.
- Zum Thema Staubvermeidung:
- Die Anlage wurde noch nie entstaubt, nur die Gleise wurden sicherheitshalber mit einem Reinigungswagen abgefahren).
 - Der Fußboden muss unbedingt aufwischbar sein.
 - Lüften nur bei Regen oder Schneefall, damit kein Staub von draußen in den Hobbyraum gelangt.
 - Keine elektrischen Maschinen im Raum verwenden (Staubsauger, Säge, etc.)
 - Vor dem Betreten die Kleidung abklopfen bzw. nur saubere Kleidung tragen (keine Außenkleidung, keine Straßenschuhe)
 - Langsam und ruhig bewegen, nicht laufen, Türen immer geschlossen halten
 - Max. 1 mm Spalt zwischen Fußboden und Tür
 - Bohren nur mit einer Handbohrmaschine mit Kurbel

Ein besonderer Dank gilt meiner geduldischen Familie, die mich immer unterstützt hat. Danke auch an meinen langjährigen Modellbahnfreund Peter Fritscher, der kritisch über den Modellbau gewacht hat und mit dem ich hoffentlich noch viele Fahrtage erleben werde.

Kurt Eva



Regelmäßig wird der metallverarbeitende Betrieb, der im Bereich der Bahnhofseinfahrt liegt, mit Halbzeug beliefert. Fertigprodukte werden mit G-Wagen abgeholt.

Das Empfangsgebäude ist so zweckmäßig gehalten wie der Gleisplan. Die Gestaltung mit Briefkästen, Müllcontainern, Kaugummiautomaten und dergleichen spricht für die Detailverliebtheit.



Anzeige—

**Sie haben exzellente Produkte.
Sie bieten den perfekten Service.
Setzen Sie Ihre Firma in Szene!**

HIER ist Platz für Ihre Anzeige

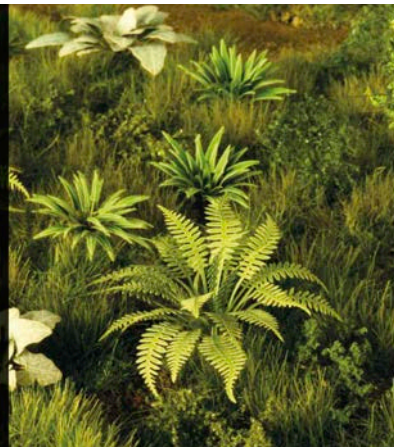


Kontakt:
Bettina Wilgermein
Tel. 089/13 06 99 523
bettina.wilgermein@verlagshaus.de



- LANDSCHAFTSBAUMATERIALIEN VON N BIS O
- GRASFASERN
- REALISTISCHE GRASMATTEN
- NATÜRLICHES BUSCHWERK
- ACKERFLÄCHEN
- LASERGESCHNITTENE BAUSÄTZE

www.model-scene.com



Mehr Wissen – mehr Spaß



- ✓ Sie sparen die Hälfte
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die **MIBA** kommt bequem frei Haus*

Weitere Gründe, warum Sie **MIBA** lesen sollten:

Akribische Testberichte und umfangreiche Neuheitenvorstellungen

- ✓ Ausführliche Tests mit Maßtabellen und Messwerten
- ✓ Kompetente Vorbildinformationen zu aktuellen Modellen
- ✓ Modellbahn-Neuheiten im Überblick
- ✓ Alle Produktinformationen inkl. Preis und Bezugsquellen

Vorbildliche Modellbahn-Anlagen und Tipps aus der **MIBA**-Werkstatt

- ✓ Tolle Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten und Epochen
- ✓ Detailreiche Profi-Aufnahmen, Gleispläne, Tipps der Erbauer
- ✓ Schritt-für-Schritt-Anleitungen aus der Praxis
- ✓ Über die Schulter geschaut: von den Modellbahn-Profis lernen

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 8,30 pro Heft (statt € 8,50 am Kiosk) zwölfmal im Jahr (Jahresabopreis € 99,60) frei Haus.

Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/abo**





Was wäre unsere Modellbahn ohne eine stimmige Landschaft? In diesem Fall würde es sich allenfalls um eine Gleis- und Holzwüste handeln – dies wird von den meisten Modellbahnern zu Recht nicht als erstrebenswert erachtet. Gerade die Landschaftsgestaltung gehört ja für viele zu einem der liebsten Bereiche unseres Hobbies. Die Zeiten des typisch „englischen“ kurzflorigen Rasens sind dabei allerdings schon lange vorbei!

Spätestens seit es die unterschiedlichsten elektrostatischen Begrassungsgeräte gibt, besteht schließlich die Möglichkeit, hochwachsende Wiesen zu gestalten. Dabei darf dies aber weiterhin nicht dazu führen, dass das Gras eine Einheitshöhe und -farbe aufweist. Stattdessen sollte man dazu übergehen, die unterschiedlichen Wuchsformen und Grashöhen auch tatsächlich nachzugestalten. Dazu sollte allerdings auch ein höherer Zeitaufwand eingeplant werden; wie dies aussehen kann, sollen die nachfolgenden Tipps zeigen.

Oben: An einem Bahndamm wechseln sich Büsche, Stauden und hohe Gräser ab, ohne dass eine Gruppe zu wuchtig oder zu massiv wirkt.

Rechts: Komposition in Rot – die Mohnblumen und die S-Bahn scheinen sich zu ergänzen.

EINE BUNTE BLUMENWIESE IN H0

Bienenrefugium am Bahndamm

Eine Wiese besteht nicht nur aus hohem Gras – den richtigen Touch kriegt sie erst mit einem abwechslungsreichen Bewuchs. Dazu gehören Blumen ebenso wie kleine Bodendecker und Büsche, außerdem sollte bei der Gestaltung auf die Farbwirkung geachtet werden, empfiehlt Horst Meier.



► Realistisches Gras mit Elektrostat

Werden die Grasfasern in mehreren Schichten nacheinander aufgetragen, kann ein unregelmäßiger Bewuchs nachgebildet werden.

1 Mit einem starken elektrostatischen Begraßungsgerät (hier von Maag, 70 kV) werden weitere Grashalme auf die ursprüngliche Grasschicht aufkaschiert.



2 Die hohen Spitzen der zweiten Graslage lassen sich recht einfach mit einem flachen Pinsel und Grasleim (etwa zu 10 % verdünnter Weißleim) betupfen. Darauf streut man „Fine Turf“ von Woodland (Earth Blend, T 50) – auf diese Weise lassen sich Blütenstände und die Dolden der Gräser im Sommer gut nachbilden.

3 Mit der leider seit Jahren nicht mehr erhältlichen „Staubhexe“ lassen sich durch gleichzeitiges Blasen und Saugen die losen Halme wieder aufnehmen. Ein Gitter im Innern hält die aufgesaugten Grasfasern zurück.



Zunächst sollte man dazu übergehen, die hochhalmigen Graswiesen nicht uniform und homogen aussehen zu lassen, denn sonst sind wir wieder beim englischen Rasen – nur mit anderer Wuchshöhe. Also gilt es die Oberfläche der Wildwiese etwas abwechslungsreicher zu gestalten. Das kann mit wechselweise kürzeren und längeren Grasfasern geschehen, mit unterschiedlichen Grüntönen, vor allem aber mit unterschiedlichen Klebeflächen, die mit den Grasfasern begrünt werden.

Büschel statt Flor

Die aufwendigste Methode ist dabei die büschelweise Setzung der Gräser mit jeweils unterschiedlichen Fasern. Dies ist zwar letztlich sehr zeitaufwendig, sieht dafür aber auch am besten aus. Tupft man leicht verdünnten Weißleim (etwa zu 10 % verdünnt) auf einen vorgestalteten Untergrund tropfenweise auf und begrast Schicht für Schicht, kommt eine sehr abwechslungsreiche Graswiese zum Vorschein. Mit einer weiteren Schicht Grasleim, die entweder nur auf den Faserspitzen oder auch flächiger aufgetragen wird, kann die Wiese nun in der zweiten „Etage“ begrast werden. Auf diese Weise erhält man hochaufragende Grasbüschel, die danach weiter verfeinert werden können. Auch hier ist ein Elektrostat wieder sehr hilfreich. Durch das Spannungsfeld richten sich die Grashalme auf und bleiben aufrecht, während der Grasleim langsam aushärtet.

Mit einer „Staubhexe“ kann man die losen aufliegenden Fasern absaugen und fängt die losen Halme im Vorratsbehälter, wo sie vor einem Gitter aufgefangen werden und wieder benutzt werden können. Leider ist dieses nützliche Instrument seit Jahren nicht mehr erhältlich. Die Firma Lux hat zwar das Patent übernommen und verspricht schon seit einigen Jahren immer wieder eine Neuauflage, doch leider ist das Gerät nach wie vor nicht verfügbar. Ähnliche im 3D-Druck hergestellte Staubsaugervorsätze werden gelegentlich (und relativ teuer) im Internet angeboten. Wenn viel Landschaft gestaltet werden soll, lohnt sich der Erwerb dieses Hilfsmittels. Zur Not kann man sich aber auch mit einem Stück Fliegengitter vor der Staubsaugeröffnung helfen, wenn die Fasern aufgefangen und wiederverwendet werden sollen.

Feine Rispen auf den Spitzen

Sind alle losen Fasern abgesaugt, kann man dazu übergehen, die Grasspitzen aufzukaschieren. Mit einem flach gehaltenen Pinsel lassen sich die Grasspitzen in größeren oder kleineren Bereichen vorsichtig mit verdünntem Leim bestreichen und per lockerem Aufstreuen mit feinem Turf bedecken. Der Leim hält die kleinen Flocken an den Spitzen fest,

► So erblühen Gras und Kräuter

Feine Flocken sorgen für das Finish – im Frühjahr bieten viele Wiesen ein buntes Bild.

4 Ebenso wie schon beim Gras wird mit Blumenspitzen verfahren: Verdünnter Leim wird auf die Spitzen der Fasern aufgetragen und danach mit Blütenflocken sparsam abgestreut. Wenn der Leim angetrocknet ist, können die überschüssigen Flocken abgesaugt werden.



5 In der Regel gibt es die „kunterbunte“ Blumenwiese nicht – meist breiten sich gleichartige Pflanzen auf einer Wiese aus. Hier sollen es rote Mohnblüten sein, einige Flocken in einer kontrastierenden Farbe kommen hinzu.



6 Beim Aufstreuen der Flocken darf man nicht allzu sparsam sein, da sie nur an den mit Leim benetzten Stellen haften bleiben. Hier kann man kaum Material einsparen; erst nach dem Absaugen bietet die Wiese ein realistisches Bild.



7 Höher wachsende Stauden kann man selbst anfertigen. Die „Schachtelhalme“ von miniNatur schneidet man in unterschiedlich großen Strängen zu, taucht sie in Weißleim und dann in Blütenflocken.



8 Danach können die Blütenstauden gruppenweise eingesetzt werden. Dabei wird wieder das untere Ende des Büschels in Weißleim getaucht und kann danach in der Grasfläche platziert werden.

nach dem Trocknen saugt man das lose Material auch hier wieder ab. Mitunter kann hier ein vorgehaltenes Strumpfgewebe das komplette Material vor dem Verschwinden in den Abgründen des Müllbeutels bewahren. Das beste Material zur Andeutung der

Grasrispen sind die feinen Flocken „Green Blend“ von Woodland Scenics – eine wirklich feine Mischung aus grünen, beigefarbenen und sogar rötlichen Flocken (eigentlich Flöckchen), mit denen sich ein realistisches Aussehen erreichen lässt.

Man könnte an dieser Stelle fast schon zufrieden sein, aber jetzt folgt noch ein weiterer Schritt. Mit diversen Blumen, Kräutern, Bodendeckern und kleinsten Büscheln lässt man die Wiese weiter wachsen. Die Blumen kann man recht einfach, ebenso wie schon



9 Die Sträucher von MBR wurden mit der Schere gekürzt, auseinander gezogen und in kleinen Gruppen gesetzt.



10 Das funktioniert auch mit dem zerkleinerten Belaubungsmaterial von miniNatur.

11 Das Ergebnis ist ein vielseitiger üppiger Bewuchs ohne Plackenbildung.

die Grasrispen, auf den Faserspitzen aufbringen – nur eben nicht zu dicht und zu plakatig. Wuchsinselfn und abwechslungsreiche Gruppen lassen die Wiese sehr realistisch erblühen. Die richtige Wirkung ist allerdings erst nach dem Absaugen der nicht anhaftenden Flocken zu sehen. Wenn man beispielsweise den „Schachtelhalm“ von miniNatur zu kleinen Stücken auseinander schneidet und die Spitzen mit feinen Blumenflocken versieht, kann man höhere Stauden nachbilden, die auch möglichst wieder in unregelmäßigen Gruppen nebeneinander gesetzt werden.

Die nächste Möglichkeit sind kleine „Wölkchen“ aus auseinander geschnittenen Belaubungsmatten von miniNatur. Mit der Pinzette lassen sich recht zügig die kleinen Abschnitte in Weißleim tauchen und im Gras platzieren. Man kann dabei auch unterschiedliche Laubsorten (Buche, Birke usw.) miteinander mischen, damit Größe, Farbe und Aussehen voneinander differieren. Mit größeren Büscheln lassen sich abschließend Randbepflanzungen oder Böschungsinselfn gestalten. Der zur Klebung verwendete Weißleim wird nach der Trocknung schnell wieder klar – und unsere Wiese ist erblüht.

Horst Meier 

Die Baureihe 50 donnert mit ihrem Nahgüterzug an der üppig blühenden Wiese vorbei. Die leichte Böschung sorgt hier für die Wirkung und bietet eine angemessene Bühne für den Auftritt der Dampflokomotive.



Unsere Sommer-Neuheiten für die Spurweite H0

<https://www.maerklin.de/de/sommer-neuheiten>



märklin

H0

Eine Modellauswahl

N DCC

39029 Dampflokomotive Baureihe 18.3
€ 659,- *



Erstmals in der Epoche III Ausführung
mit Spitzziffer-Schildern, wie das
Vorbild auf dem Streckennetz der DR
im Einsatz war

Serienmäßig mit Puffer-
speicher ausgestattet



N DCC

39274 Diesellokomotive Baureihe 217
€ 349,- *



Erstmals
im klassischen
DB-Altrot

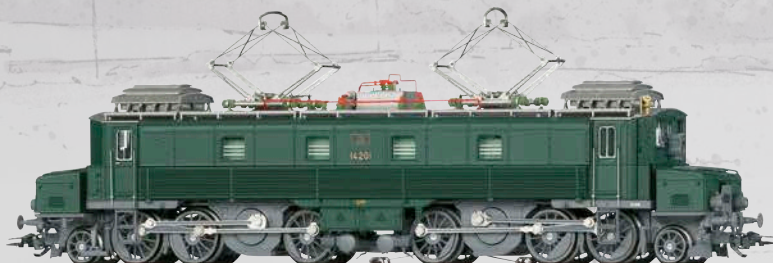
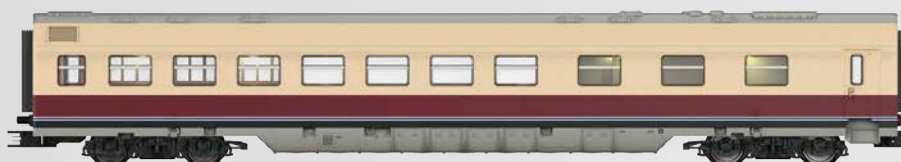


N DCC

38175 Diesel-Schnelltriebwagenzug VT 18.16
€ 1099,- *



Vorab-Ankündigung 2026



Alle Modelle serienmäßig mit
Pufferspeicher ausgestattet

N DCC

39521 Elektrolokomotive Serie Ce 6/8 I
€ 609,- *



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

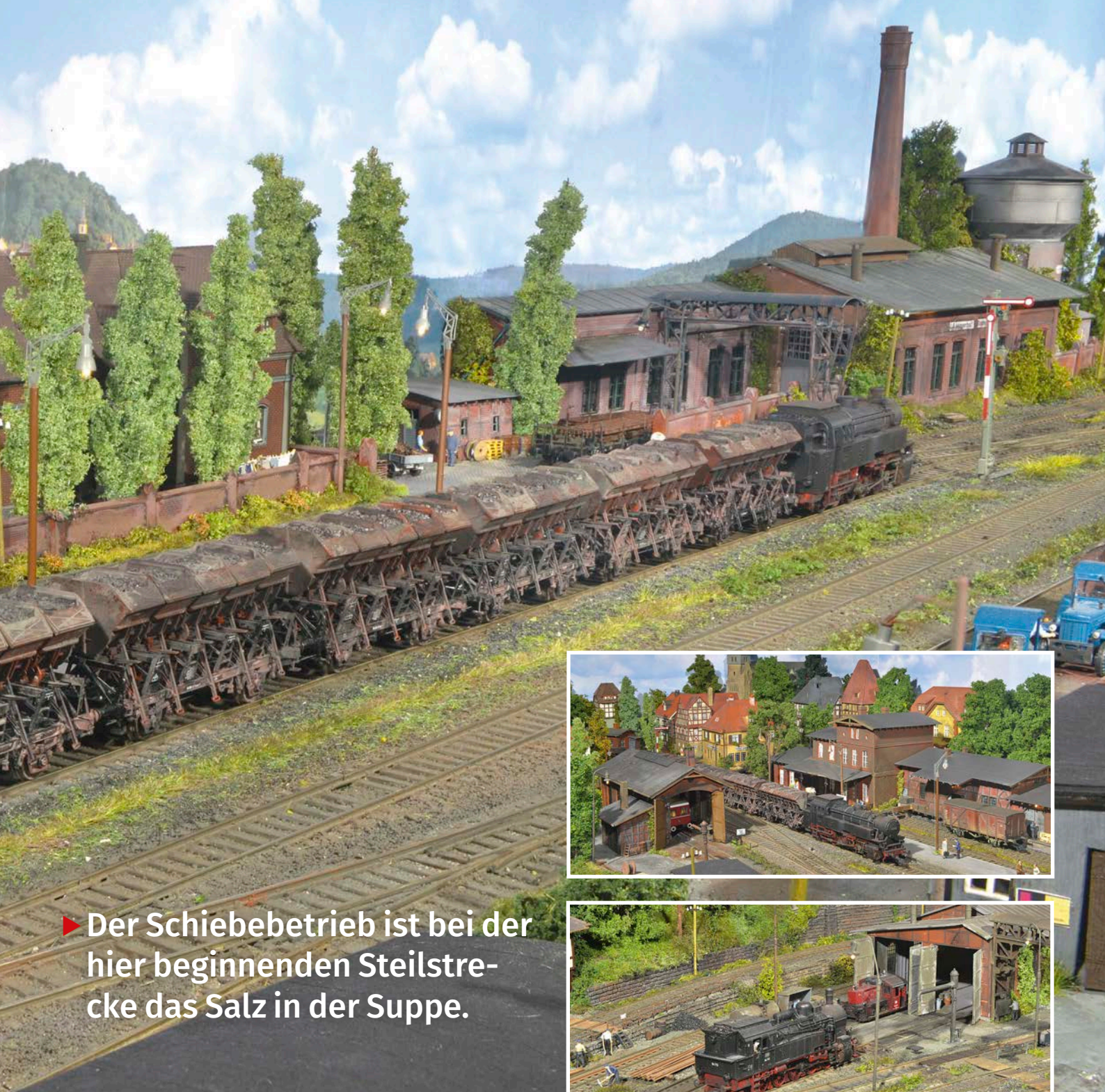
www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

**TRAUM
MODELLBAHN-
ANLAGE**

SCHÖNBACH IM MITTELGEBIRGE – EINE KOMPAKTE ANLAGE IN H0 (TEIL 2)

Hinauf auf den Berg

Im zweiten Teil schauen wir uns den Güterverkehr von Schönbach näher an. Durch die hier beginnende Steilstrecke und die kleine Lokstation ist der Rangierverkehr überdurchschnittlich umfangreich. Außerdem erläutert Michael Dahlke, was noch an Änderungen der Modellbahnanlage für die Zukunft geplant ist.



► Der Schiebetrieb ist bei der hier beginnenden Steilstrecke das Salz in der Suppe.



Bilder rechts: Mit einer Garnitur von Schotterwagen kommt 82 025 in den Bahnhof Schönbach gefahren. Da der Zug weiter über die Steilstrecke fahren soll, wird im Bw eine Schublok angefordert.

Daraufhin macht sich 94 713 bereit, um zum Bahnhof vorzurücken. Sie rollt auf dem Parallelgleis am Schotterzug vorbei bis zur Rangierhalttafel jenseits des Bahnübergangs.

Dann zieht sie vor und setzt sich an den letzten Ommi, wo bereits ein Rangierer wartet.

Oben: Mit lauten Pfiffen verständigen sich die Lokführer. Sobald das Signal Hp 1 zeigt, fahren sie zugleich mit voller Kraft los.



Mit vereinten Kräften schwenkt die Fuhr in die Steilstrecke ein und wuchtet unter lautem Getöse die schwere Garnitur den Berg hinauf. Die Rottenarbeiter haben den heranahenden Zug schon von weitem gehört und den Gleisbereich freigegeben. Der Stellwerker beobachtet den Zug von der Treppe aus und vergewissert sich, dass der Betrieb ordnungsgemäß funktioniert.

Naturgemäß ist die Gefahr des Überladens einer Anlage bei Platznot und reichlich vorhandenem Material durchaus groß. Ich habe versucht, dennoch eine halbwegs ausgewogene Szenerie zu realisieren, in der eine angedeutete Kleinstadt, verschiedene Gewerbebetriebe und die Natur nicht zu kurz kommen. Insbesondere ausreichend hohe (und viele!) Bäume können meiner Erfahrung nach insbesondere bei geringer Anlagentiefe sowie viel zu engen „Abgangsradien“ hierbei wertvolle Dienste leisten.

Dargestellt ist ein normaler Arbeitstag rund um Kleinstadt, Bahnhof, Güteranlagen und Bahnbetriebswerk. Großer Wert wurde auf die Darstellung von miteinander kommunizierendem Personal, Reisenden, aber auch Arbeitern und Bewohnern in Alltagssituationen gelegt.

Die gesamte Anlage sowie das rollende Material sind gealtert. Die über 60 „Preiserlein“ zeigen das kleinstädtische Alltagsleben, insbesondere aber die Arbeit bei der Bahn in allen Bereichen. Einige der dargestellten Arbeitsszenen wurden nach Originalaufnahmen weitestgehend nachgebildet.

Wie sehr mich die einschlägigen Modellbahn-Magazine sowie das Vorbild durch die Zeit beeinflusst und geprägt haben, erlebe ich jetzt anhand der existierenden Anlage: Beim Sichten von Fotos und

Büchern, aber insbesondere beim Durchblättern der zahlreichen Aktenordner, in denen sich die Quintessenz von mehreren Dekaden an Eisenbahn-Zeitschriften jeglicher Couleur findet, stoße ich immer wieder auf Motive, die ich unbewusst, aber meist in sehr ähnlicher Form auf der Anlage realisiert habe. So animierte mich die Vorbild-Szenerie der Hausbrand-Verladung (Foto in EJ-Extra 2/2011 „DB in den 50ern“) zur möglichst realistischen Annäherung im Modell, auch das Nummernschild des Opel Blitz entspricht dem Original, zum Glück gibt es Kopierer!

Die Züge sind kurz, dies ist der gedachten Betriebsituation und den geringen Nutzlängen geschuldet, aber das Bild einer Weichenstraße mit 10°-Weichen und DKW ist halt auch nicht zu verachten.

Die Binsenweisheit, dass eine Anlage niemals fertig wird, kann ich nur bestätigen. Wie geschildert, wurden bereits in der Bauphase manchmal recht zeitaufwendige Änderungen und Umbauten durchgeführt, jetzt fehlen insbesondere im Gleis- und Weichenbereich noch viele Details, ebenso bei der Signalisierung und beim rollenden Material.

Der einständige Lokschuppen wird wohl demnächst (wie in echt!) abgebrochen und das „Areal“ gegenüber dem Empfangsgebäude einer neuen Nutzung zugeführt. Immerhin, nach mehr als einem halben Jahrhundert, unzähligen Plänen, ebenso vielen

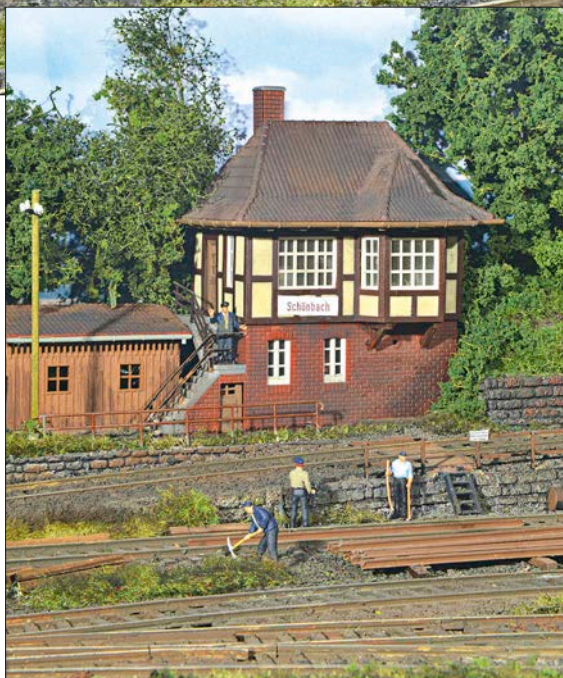


Kaum ist der Schotterzug durch, da folgt ihm gleich im Blockabstand ein Nahgüterzug (Ng) mit 57 3381.

Weil der Stellwerker nicht von der schnellen Truppe ist, wird der Zug am Hauptsignal gestellt. Der Lokführer macht seinem Unmut durch lautes Pfeifen Luft. Das Signal wird verstanden – wenig später wird das Signal auf „Freie Fahrt“ gezogen.



Dann kann der Zug am Bw vorbei auf die Talstrecke einbiegen. Im Bw sind die Arbeiter gerade dabei, eine neue Kohlenlieferung in den Bansen zu befördern. Trotz der Unterstützung durch ein Förderband eine elende Schinderei ...



Nun kann die örtliche Köf endlich vom Hof der Eisengießerei eine Ladung Schienenprofile abholen.

„Ich sag euch Bescheid, wenn der nächste Zug kommt!“, ruft der Stellwerker vom Stellwerk Schönbach Ost zur Gleisbaurotte hinüber. Das muss für die Sicherheit genügen ...

Hinter dem alten Lokschuppen steht ein kleiner Holzschuppen. Er wird wohl demnächst abgerissen.



angefangenen und wieder abgebrochenen Anlagenprojekten ist nun doch noch „etwas“ einigermaßen fertig geworden! (Platz)not macht halt erfinderisch!

Die nächste Erweiterung des Betriebskonzepts lässt nicht lange auf sich warten. Demnächst können die beiden Enden über das linke „Ausziehgleis“, welches genau wie das rechte innere Abstellgleis zum Durchgangsgleis gebogen wird, verbunden werden. Ein Blick auf den Plan im 1. Teil (MIBA 7/2025), verdeutlicht die Idee. Dadurch wird die Anlage ganz

► „Der Kreis schließt sich“ will nicht nur im übertragenen Sinne verstanden werden.

profan zum Oval. Züge können bei dieser Konstellation aber auch vorbildgerecht aus der Mitte heraus gefahren werden, dadurch wird „Schönbach“ endgültig zum Kreuzungsbahnhof.

Der Clou bei der Sache: Das Modul wird als ca. 3,20 x 0,40 m lange fahrbare Konstruktion ausgeführt, bei Betriebsruhe an die Anlage selbst geschoben und schränkt dadurch die weitere Nutzung des Raumes als Büro nur unwesentlich ein. Das Durchtauchen in den sich im Betriebszustand bildenden Mittelgang von ca 70 cm Breite ist bei ca. 1,30 Höhe auch noch halbwegs problemlos möglich. Zu allem Überfluss ergeben sich zudem neue spannende Herausforderungen bezüglich der Ausgestaltung dieses Moduls.

Man sieht frei nach Oswald Huber: Der Kreis schließt sich!

Michael Dahlke

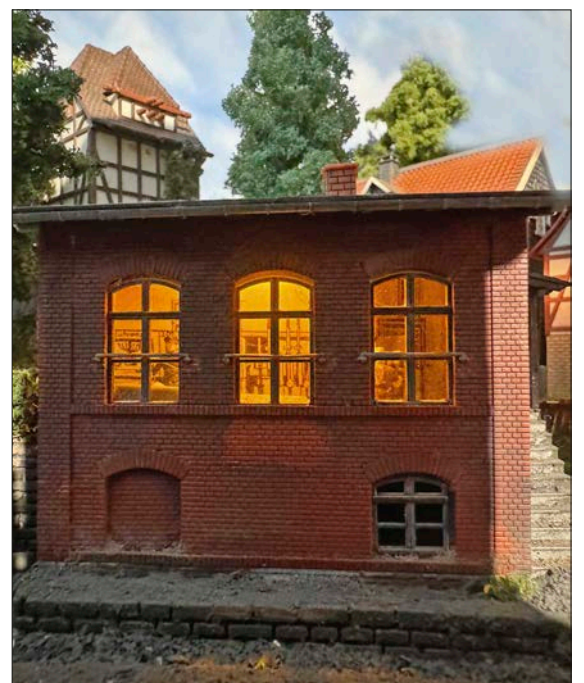




So langsam ist Feierabend in Schönbach. Am Güterschuppen muss allerdings noch ein G 10 entladen werden, denn morgen früh nimmt der morgendliche Ng den Wagen wieder mit.

Links: Am Stellwerk des Bahnbetriebswerkes verabschiedet sich der Kollege von der Tagschicht.

Unten: Im Stellwerk Schönbach West erleuchtet eine schummrige Lampe die (nur ange deutete) Hebelbank.





DIE BAUREIHE E 410 IN H0 VON PIKO

Lok für Europa

Pikos Modell der 181.2 kam bereits 2019 heraus (s. Test in MIBA 12/2019). Nun folgte ihr die E 410 – sozusagen ein Vertreter der Epoche-III-Ahnenreihe unter den Mehrsystemloks. Bernd Zöllner hat das Modell penibel unter die Lupe genommen. Den zugehörigen Vorbildartikel finden Sie übrigens in MIBA 7/2010.

Das Erscheinungsbild dieses Modells ergibt hinsichtlich der Proportionen, der umfangreichen Detaillierung und der korrekten Farbgebung ein geschlossenes Gesamtbild. Es stellt damit eine hervorragende Ergänzung zum Modell der 181.2 dar, deren übereinstimmende Abmessungen im Bereich des Fahrwerks für die Entwicklung dieses Modells von Vorteil waren.

Wieder einmal zeigt die Nachbildung der elektrischen Dachausrüstung auf hohem Niveau alle Bauteile mit der vollständigen Leitungsführung einschließlich der filigranen Stromabnehmernachbildungen mit den korrekt ausgeführten drei unterschiedlichen Wippen. Die Senkantriebe der Stromabneh-

mer haben entsprechend des Ablieferungszustandes ihre Schutzhauben. Die filigran geätzten Gitterrostnachbildungen lassen deren rautenförmiges Muster noch erahnen. Separate Teile sind die Hoch- und Tiefton-Makrofone, der Dachaufsatz mit den Kühlluft-Ausblasöffnungen oben und seitlich vom Ölkühler und den Bremswiderständen.

Überzeugend wirkt auch die Lokfront mit ihrem dezenten Knick und den glasklaren, passgenau eingesetzten Stirnfenstern samt den fein geätzten Scheibenwischern. Sie ermöglichen die Sicht in den vollständig nachgebildeten Führerstand.

Angesetzte Gitterlaufroste und freistehende Handstangen vervollständigen die Front. Die im Heißprägeverfahren hervorgehobe-

nen DB-Embleme unterstützen den richtigen Eindruck vom Erprobungszustand.

Das trifft auch für die im Wesentlichen glatten Seitenwände zu. Oberhalb des glatten Brückenrahmens finden sich die Hauben des Maschinenraums mit ihren seitlichen Sicken und typischen Gummidichtungen, die an die Führerstände anschließen, deren Türen mit allen Beschlägen und zugehörigen, freistehenden Handstangen ebenfalls rundum vorbildgerecht ausgeführt wurden.

Die detailreichen Drehgestell-Nachbildungen glänzen durch die unterschiedlich

► **Die Dachausrüstung ist eingepackt und zugleich hochgradig detailliert. Da ist jedes Teil an seinem Platz.**

ausgeführten Räder des einseitigen Antriebs mit ihren schwarz bzw. rot gefärbten Radscheiben und die freistehenden Achslagergehäuse, die mit den Gummielementen der Primärfederung in den gut sichtbaren hülsenförmigen Aufnahmen am Drehgestellrahmen verbunden sind. Die Anschlussleitungen aller Geber und Erdungskontakte an den Achslagern verlaufen freistehend. Wie auch das Bremsgestänge mit Bremsklötzen in Radebene und den mittig angeordneten Bremszylindern.

Aufwendige Technik MIT VIELEN LICHTFUNKTIONEN



Bei den Beleuchtungseffekten erscheint zunächst mal der normale Lichtwechsel warm-weiß/rot (F0) für die Zugspitze bzw. den Zugschluss. Hinzu kommt noch die Führerstandsbeleuchtung (F4 für Führerstand 1, F5 für Führerstand 2). Die Instrumentenbeleuchtung schaltet sich zugleich mit der Frontbeleuchtung ein (Detailbild linke Seite). Hier ist übrigens auch die nachrüstbare Sonnenblende zu erkennen. Außerdem hat das Modell eine Maschinenraumbeleuchtung – auch wenn der Lokkasten keine seitlichen Fenster aufweist. Aktiviert man F6, kann man durch die runden Fenster in der Rückwand der Führerstände einen schwachen Lichtschein erkennen (rechtes Detailbild) – das ist seeehr subtil ...

Die Flexicoilfedern der Sekundärfederung mit den zugehörigen horizontalen und vertikalen Dämpfern, wie auch die obligatorischen Indusimagneten runden das Bild ab. Die Getriebeabdeckplatten wurden vom Modell 181.2 übernommen. Deren angedeutete Lemniskatenanlenkung des Drehzapfens gab es bei der E 410 jedoch nicht.

Zwischen den Drehgestellen finden sich alle Luftbehälter, mehrere freistehende Druckluftleitungen, der Batteriekasten, der Ölabscheider und die mit Schutzgitter versehenen Ansaugöffnungen des Lüfters für Ölkühler und Bremswiderstand.

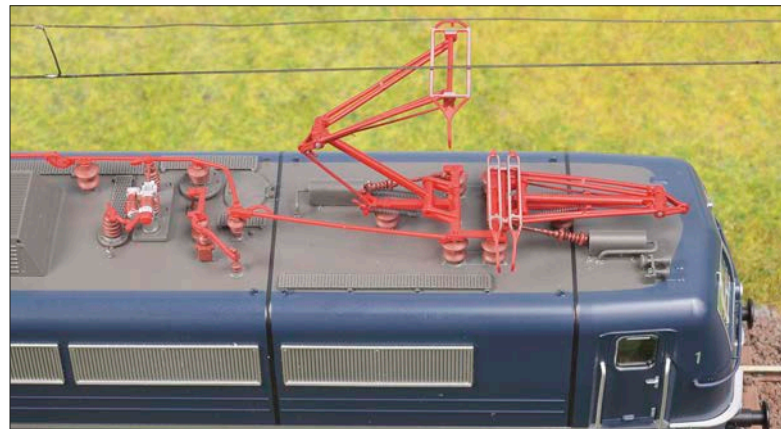
Die seidenmatte Lackierung mit präzisen Farbtrennkanten ist makellos. Ebenso die lupenreinen (beim UIC-Raster vorbildgerecht noch unvollständigen) Anschriften des Ablieferungszustands. Fabrikschilder und Betriebsnummer sind als schwarzgrundige Schilder mit silbernen Buchstaben bzw. Zif-

Die Anschriften sind teils als Schild (DB-Keks, Herstellerschilder und Betriebsnummer) angelegt. Die übrigen Anschriften sind weiß aufgedruckt. Die Drehgestellseitenwangen sind mit zahlreichen separat angesteckten Teilen komplettiert.

Die Stromabnehmer liegen im abgesenkten Zustand sehr schön flach auf dem Dach. Die Antriebe sind korrekt versetzt angeordnet.



Während die Isolatoren braun und die Dachleitung rot ausgeführt sind, zeigt der Hauptschalter auch noch silberne Teile. Alle Pantographen wurden ohne sichtbare Schrauben befestigt. Die Dachlaufgitter wurden äußerst fein geätzt.





Der Lokkasten ist mit vier Schrauben auf dem Rahmen fixiert. Zum Abheben des Gehäuses muss darauf geachtet werden, dass am Pufferträger keine Zurrteile montiert sind.

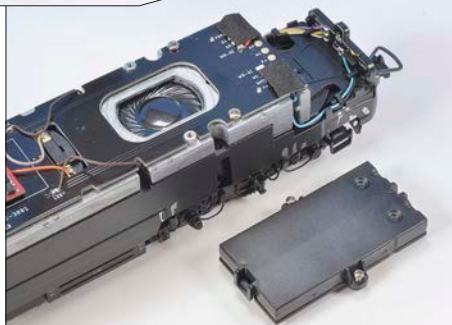
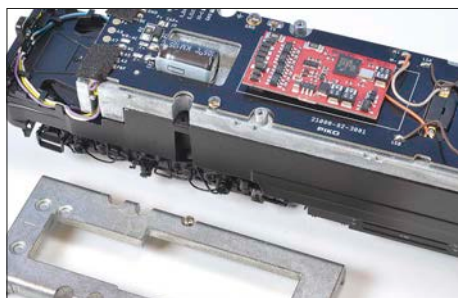


fern aufgedruckt. Die übrigen Anschriften sind überwiegend in schlichtem Weiß gehalten.

Digitalausstattung

Dank Railcom Plus meldet sich das Modell selbstständig an. Eine besonders ausgebildete Schallkapsel sorgt für einen kräftigen Sound des großen Lautsprechers, seine Lautstärke kann per Funktionstaste schrittweise reguliert werden. Das Betriebsgeräusch kann durch Zuschalten des Luftpressers und der Lüfter variiert werden. Die beiden Signalhörner sind in drei Varianten hörbar. Ergänzend sind noch Betriebsgeräusche wie Sanden und Kuppeln verfügbar. Variationen des Dreilichtspitzensignals, die Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung sowie die Instrumentenbeleuchtung umfassen die Beleuchtungsausstattung.

Die CV-Werte für Anfahrbeschleunigung und Verzögerung können übrigens nur geändert werden, wenn bei CV53 der ab Werk hinterlegte Wert 64 auf 255 geändert wird. Und wer beim Rangierlicht auf beiden Seiten je drei weiße Lichter sehen will (ab Werk sind nur die beiden unteren aktiv), sollte folgende CVs ändern: CV31 Wert 17, CV32 Wert 0, CV342 Wert 195 (statt 3).



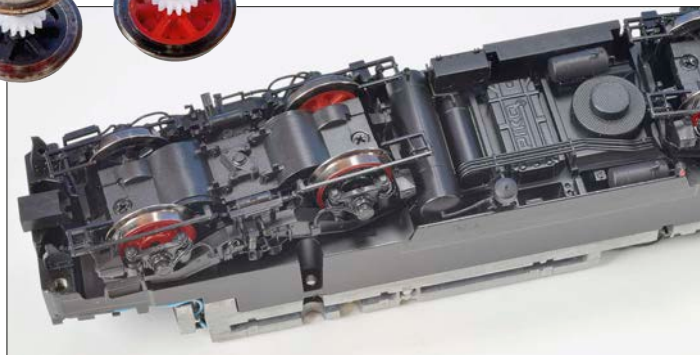
Die Hauptplatine liegt im Dachbereich und trägt die PluX22-Schnittstelle mit dem Sounddecoder. Links daneben befindet sich eine Mulde mit dem Stützkondensator. Im rechten Bild ist der Lautsprecher zu erkennen, der durch die Hauptplatine in eine große Schallkapsel abstrahlt, was den Sound sehr kräftig macht.

Links: Hinter den Führerständen liegen Federstiftkontakte für die Führerstandsbeleuchtung und die Maschinenraumbeleuchtung (LEDs und Fenster im roten Oval!).



Die Radsätze zeichnen sich aus durch die genaue Darstellung des einseitigen Gummiring-Kardan-Antriebs (schwarz).

Auch die Unterseite des Modells ist herausragend detailliert. Die Fahrmotoren sind ebenso minutiös nachgebildet wie das Bremsgestänge. Zwischen den Drehgestellen liegen vorbildgerecht die Luftbehälter, der Batteriekasten, der Trafo und der große, runde Ölkühler für das Trafoöl.



Technik

Das Kunststoffgehäuse wird von vier Selbstschneideschrauben auf dem Rahmen gehalten, welches größtenteils aus Zinkdruckguss besteht. Tief im Rahmen ruht der mittig angeordnete Motor mit zwei Schwungscheiben, der über Kardanwellen alle Achsen beider Drehgestelle antreibt. Für die Allradaufgabe können die Drehgestelle um eine horizontale Achse pendeln, während die Drehgestellblenden nur um eine vertikale Achse in der Horizontalen schwenken.

Die jeweils innere Achse hat auf einem Rad einen Haftreifen. Der Motor wird durch einen Zinkdruckguss-Rahmenaufsatz gehalten.



Mittig im Rahmen liegt in Längsrichtung der Motor. Er trägt auf beiden Wellenenden Schwungmassen und überträgt seine Kraft über Kardanwellen auf die Getriebe.

In den Drehgestellen wirkt eine lange Reihe von Zahnrädern auf beide Achsen. Die jeweils innere Achse trägt zur Zugkraftverbesserung einen Haftreifen.

ten, der auf der Unterseite den relativ großen Lautsprecher trägt und auf der Oberseite die Hauptplatine mit dem Decoder und dem Stützkondensator. Oberhalb der Platine befindet sich beim Lautsprecher die Schallkapsel, den Rest bedeckt ein weiteres Zinkdruckguss-Formteil zur Erhöhung des Reibungsgewichts. Radschleifer nehmen von der Rückseite aller Räder den Strom ab. Sie

Das Modell bewegt sich absolut leise und taumelfrei auf dem Gleis und lässt sich bis zur knapp über dem Nennwert liegenden Höchstgeschwindigkeit gut regeln. Die gute Zugkraft resultiert aus dem maximalen Reibungsgewicht und den beiden Haftreifen sowie einer durchdachten Fahrwerkskonstruktion, der Auslauf bewegt sich in einem angemessenen Rahmen. Kulissengeführte Normschächte ermöglichen den universellen Einsatz dieses Modells. Die aufwendige Verpackung durch Verschraubung auf einem Gleisstück – umgeben von einem Faltpolster in einem stabilen Hohlkastenschuber – schützt das hochwertige Modell bestens.

Die Bedienungsanleitung umfasst die allgemeine Betriebsanleitung mit Hinweisen zu Zurüstung, Wartung und Inbetriebnahme und die obligatorischen Informationen zur Digitalausstattung.

Fazit

Das Modell der E 410 unterstreicht aufs Neue das hohe Niveau, das Ellok-Modelle von Piko inzwischen zur absoluten Referenz gemacht haben. Dies gilt ebenso für die weitreichende Detaillierung mit immer wieder überraschenden Details wie auch für die perfekte und durchdachte Konstruktion mit überlegter Digitalausstattung. bz

► **Das Fahrverhalten ist äußerst geschmeidig. Zusammen mit den Digitalfeatures macht der Betrieb richtig Spaß.**

sind ebenso wie die separaten Platinen für die Stirn- und Instrumentenbeleuchtung per Kabel mit der Hauptplatine verbunden. Die LEDs für die Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung werden über je drei Federkontakte im Gehäuse versorgt.

Messwerte E 410

Gewicht Lok	489 g
Haftreifen	2
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max}	160 km/h bei Fahrstufe 126
V _{Vorbild}	150 km/h bei Fahrstufe 122
V _{min}	1,6 km/h bei Fahrstufe 1
NEMzulässig	195 km/h bei Fahrstufe –
Zugkraft	
Ebene:	267 g
30-Promille-Steigung:	253 g
Auslauf	
V _{max} :	157 mm
V _{Vorbild} :	150 mm
Schwungscheiben (2)	16,0 x 6,0 mm
Artikelnummern und Preis	
21000, Ep. III, analog	€ 209,00
21002, Ep. III, = digital, Sound	€ 319,00
21003, Ep. III, ≈ digital, Sound	€ 319,00

Maßtabelle Baureihe E 410 in H0 von Piko

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	16 950	194,83	194,8
Länge über Kasten:	15 710	180,57	180,3
Puffermaße			
Länge:	620	7,13	7,25
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	19,8
Pufferhöhe über SO vorn/hinten:	1 050	12,07	12,0
Puffertellerdurchmesser:	450	5,17	4,9
Höhenmaße über SO			
Oberkante Hauptschalter:	4 182	48,07	48,1
Dachscheitel:	3 612	41,52	41,1
Stromabnehmer in Senklage:	4 182	48,07	48,0
Breitenmaße			
Breite Lokkasten:	3 050	35,06	35,2
Breite über Griffstangen:	3 078	35,38	36,1
Schleifstückbreite DB/ÖBB, NS/SNCB:	1 950	22,41	22,4
Schleifstückbreite SNCF:	1 450	16,67	16,7
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	12 100	139,08	138,8
Drehzapfenabstand:	9 000	103,45	103,2
Achsstand im Drehgestell:	3 100	35,63	35,6
Raddurchmesser:	1 250	14,37	14,4
Radsatzmaße			
	min.	max.	Modell
Radsatzinnenmaß:	14,4	14,6	14,4
Spurkranzhöhe:	0,6	1,2	1,0
Spurkranzbreite:	0,7	0,9	0,8
Radbreite:	2,7	2,9	2,75



WUNSCHMODELL MIT EIGENER BESCHRIFTUNG

Decals selbstgemacht

Manchmal möchte man ein ganz bestimmtes Fahrzeug nachbilden und steht dann vor der Frage, wie die Beschriftung realisiert werden kann. Hans-Dieter Kienitz zeigt, was beim Erstellen der Druckvorlagen für eigene Decals zu beachten ist.

Schon seit langem bin ich bei den „Eisenbahn- und Modellbahnfreunden Taufkirchen/Vils“ (www.emft.de) aktiv. Der Schwerpunkt meiner dortigen Tätigkeiten liegt im Bereich Laser-cut und 3D-Druck. In meinem „privaten“ Umfeld beschäftige ich mich vor allem mit dem Bau, der Verfeinerung und der Beschriftung von Eisenbahnfahrzeugen für meine heimische Anlage nach Vorbildern in Hamburg-Altona. Um nun exemplarisch die Entstehung eines Nassschiebebilds zu zeigen, habe ich als Beispiel eine sehr viel aufwendigere Beschriftung herangezogen.

Eines unserer Vereinsmitglieder beim EMFT war lange Zeit als Lkw-Fahrer bei der Möbelfabrik Himolla in Taufkirchen/Vils tätig. Er kam mit der Bitte auf mich zu, einen Koffierzug entsprechend dem Vorbild aus den 1960er-Jahren zu gestalten. Wie so oft fiel mir

das Neinsagen schwer – nicht zuletzt, weil das Thema dann doch eine Herausforderung war. Himolla verfügte immer schon über einen eigenen umfangreichen Fuhrpark. Dabei wurden die Transporte teilweise in Taufkirchen auf die Eisenbahn verladen, wenn die Entfernungen zum Kunden größer waren. In den 1970er-Jahren besaß Himolla sogar eigene Busse, um die Arbeiter nach Taufkirchen bzw. wieder zurück in die heimischen Ortschaften zu bringen.

In den 1960er-Jahren bestand der Fuhrpark schwerpunktmäßig aus Mercedes-Benz-

Lkws mit Ackermann-Kofferaufbauten. Eine Reihe dieser Lkws ließ man sogar einmal werbewirksam am Frankfurter Flughafen vorbeifahren. Die ursprüngliche Lackierung der Ackermann-Lkw unterschied sich vom Wunschmodell meines Vereinskollegen aber noch durch eine nahezu vollständige rote Lackierung der Fahrzeugfront, die für die Koffierzüge anfangs zur Anwendung kam.

Die „Datenlage“ als Grundlage für die Anfertigung der Nassschiebebilder war jedoch – gelinde gesagt – überschaubar. Insbesondere Fotos in höherer Auflösung gab es nicht, von genauen Zeichnungen ganz zu schweigen. Allerdings standen die Farbgebung und die Beschriftung fest, da wenigstens ein farbiges Schnappschussfoto vom gewünschten Fahrzeug vorhanden war.

Bevor ich zur Erstellung unserer speziellen Fahrzeugbeschriftung komme, noch etwas

Auf der Basis von Brekina-Modellen mit den passenden Ackermann-Kofferaufbauten entstand der Hängerzug nach einem Vorbild des Möbelherstellers Himolla in Taufkirchen aus den 1960er-Jahren. Die am Modell nur aufgemalte Zierlinie auf der Frontseite ist indes noch etwas provisorisch ...



Fotos: MK

Grundsätzliches. Der Grund ist, dass ich hier mittlerweile Erfahrungen mit einem Druckdienstleister gemacht habe, der mir die Feinheiten der Decal-Erstellung beigebracht hat. Bei ihm lasse ich sogar randlose Decals erstellen, die in sehr hoher Qualität so ziemlich alles übertreffen, was ich bisher käuflich erwerben konnte. Eine Bedingung ist jedoch, dass die Decalvorlage eben eine Vektorgrafik ist, da Bitmaps grundsätzlich nicht entgegengenommen werden.

Als Grafikprogramm verwende ich Corel Draw, aber jedes andere Programm, mit dem Vektorgrafiken erstellt werden können, lässt sich prinzipiell ebenfalls nutzen. Letztendlich ist mit dem jeweiligen Dienstleister abzustimmen, welche Dateiformate verarbeitet oder bevorzugt werden. Geht es um Beschriftungen für Eisenbahnwagen, ist die größte Hürde bereits geschafft, wenn man über den richtigen True-Type-Font verfügt, der die Beschriftung recht bequem ermöglicht. Allerdings wird für den Druck dann nicht die Schrift selbst verwendet! Statt dessen wird sie noch in Kurven und Zeichenwege umgewandelt, die der Drucker dann auch „versteht“.

Eine weitere Herausforderung ist das Drucken von weißer Farbe. Diese ist in der Grafikvorlage zu substituieren. Im Grunde muss man in der Zeichnung auf Konturlinien verzichten, da sich Strichbreiten unterschiedlich verarbeiten lassen. Stattdessen arbeitet man

► Anhand von Vorbildfotos muss zunächst eine Zeichnung der Beschriftung erstellt werden.

nur mit farbigen Flächen, die den Inhalt eines grafischen Objektes darstellen. So sind jetzt auch die weiß zu druckenden Partien des Decals zu definieren. Da aber der Hintergrund im Grafikprogramm in der Regel weiß ist, empfiehlt es sich, beim Entwerfen eine andere Farbe zu verwenden, die sonst aber nirgendwo in der Zeichnung als wirklich zu druckende Farbe auftaucht. Auch sollten die später weiß zu druckenden Teile nicht schwarz angelegt werden, da bei einer Beschriftung in der Regel ja auch schwarze Objekte vorhanden sind.

Wichtig ist zudem, dass die weiß definierte Farbe eindeutig einem RGB- oder CMYK-Farbmodell (Red, Green, Blue bzw. Cyan, Magenta, Yellow und Keyplate für Schwarz) zugeordnet ist, damit dem Druckdienstleister die genauen Zahlenwerte für die jeweiligen Farbtöne mitgeteilt werden. Auch sollte das Farbmodell in der Vorlage einheitlich sein – also entweder RGB oder CMYK. Ein weiterer Punkt ist, dass Farbflächen nicht übereinander gelegt werden dürfen. Dazu wird das

► Vom Vorbild zum Modell

Eine erste Anregung für die Anfertigung der Lkw-Beschriftung waren einige alte Fotos aus dem Heimatarchiv in Taufkirchen. Mit ihrer Hilfe konnte das Firmenlogo auf dem Computer rekonstruiert werden.

Foto: Heimatarchiv Taufkirchen/Vils



Foto: Sammlung Erich Netbayto



1 Die Verladung von Himolla-Fahrzeugen im Bahnhof Taufkirchen, die Aufnahme entstand in den 1960er-Jahren. Leider gibt es nur wenige Fotos aus dieser Zeit – dies mag die schlechte Qualität entschuldigen.

2 Das Vorbild für die Beschriftung war einer der Mercedes-Lkws mit kurzem Radstand. Das Foto diente als Vorlage für die Farbgebung.

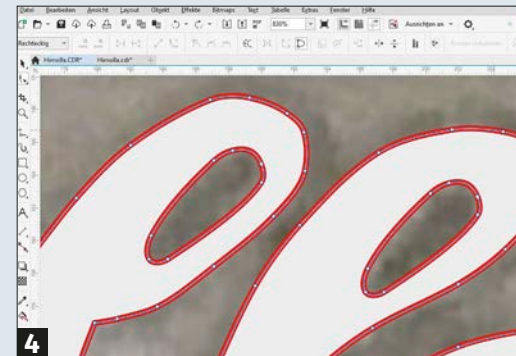
Fotos: Hans-Dieter Kienitz



3 Als Grundlage für die Zeichnung diente das entzerrte Logo, das in das Zeichenprogramm importiert wurde.

4 Der Schriftzug wurde mit vielen Polygonpunkten so genau wie möglich nachgezeichnet.

5 Nach und nach wurde so auf dem Vorbildfoto das vollständige Logo konstruiert.



► So entsteht die Druckvorlage

Mit einem Scan des Modells, das eine eigene Beschriftung erhalten soll, kann die genaue Größe der Decals bestimmt werden.



6

6 Nun musste das Logo noch auf das richtige Maß gebracht werden. Dazu wurden die entsprechenden Brekina-Modelle eingescannt, damit die Umrisse genau nachgezeichnet werden konnten.

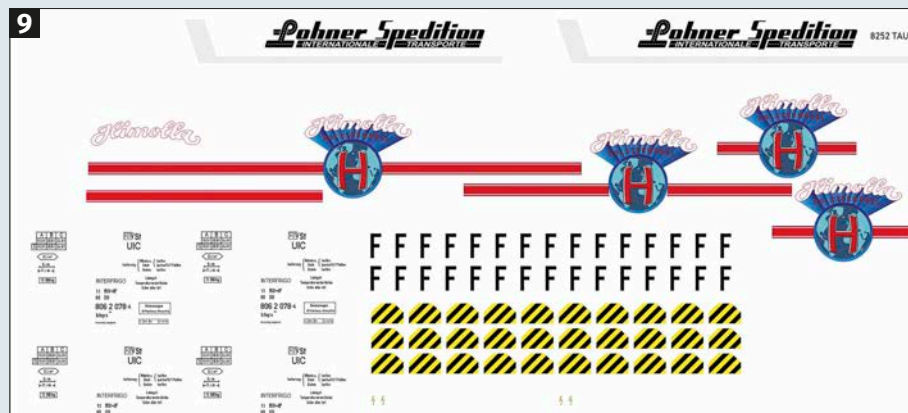
7 Die Flächen, die später mit weißer Farbe gedruckt werden sollen, müssen möglichst auffällig separat angelegt werden.



8

8 Das fertige Decal zeigt unmittelbar nach dem Aufbringen den deutlich erkennbaren Rand des Trägermaterials. Weichmacher wie Decal-Soft und Decal-Fix sind bei der Beschriftung unerlässlich. Man sollte aber vorher ausprobieren, ob sie sich mit dem Decal-Druck vertragen.

9 Auf einem DIN-A4-Bogen – hier ein verkleinerter Ausschnitt – ließen sich neben der Himolla-Beschriftung für den Lkw noch zahlreiche weitere für andere Projekte unterbringen. Dabei sollte man immer einige Exemplare mehr als benötigt anlegen – das ist vor allem bei der Verwendung der dünnen Decalfolie empfehlenswert.



oben liegende Objekt dupliziert; mit seiner Fläche „schneidet“ man die darunter liegenden Flächen heraus, da es sonst zu einem Ineinanderfließen der Farben beim Druck kommen kann.

Das Logo als Computergrafik

Für das spezifische Modell bin ich um die „Ochsentour“, nämlich die vollständige Konstruktion des Decals, nicht herumgekommen. Vektorgrafiken gab es schließlich in den 1960er-Jahren schlichtweg noch nicht. Heute ist das grundsätzlich anders, da auch Fahrzeugbeschriftungen und Folierungen auf dem Computer erstellt werden. Bei der Himolla-Beschriftung ergaben sich gleich zwei Herausforderungen. Dies war zunächst der Schriftzug selbst, der keinerlei Schrifttype entspricht. Dazu kam die mehrfarbige Weltkugel mit dem „H“ als Firmenlogo. Hier gab es nur die Möglichkeit, einen Ausschnitt aus einem Lkw-Foto als Grundlage zu nehmen.

Dieses Bild wird zunächst ins Zeichenprogramm importiert, wobei die Bildgröße zu diesem Zeitpunkt noch egal ist. Lediglich die Proportionen in der Zeichnung müssen zueinander passen. Meist ist es auch erforderlich, auf dem Vorlagenfoto die perspektivische Verzerrung so weit wie möglich wieder zu „entzerren“, damit beispielsweise ein Kreis auch wirklich rund ist. Leider wird man nur selten das Glück haben, ein genau frontal aufgenommenes Foto zu finden. Daher lässt sich etwas Bildbearbeitung in der Regel nicht vermeiden.

Soweit es irgendwie möglich ist, kombiniere ich einfache geometrische Formen wie Kreise, Rechtecke und Ellipsen, ansonsten werden die Figuren aus geschlossenen Polygonen gebildet, bei denen sich die Figur aus einer Vielzahl von Punkten und Verbindungen zusammensetzt. Die Objektgröße spielt zunächst noch keine Rolle, da man ja das Ganze noch skalieren, also größer oder kleiner ziehen kann. Dabei dürfen sich die Verhältnisse von Höhe und Breite aber nicht verändern.

Ganz gleich, ob es sich um Fahrzeug- oder Gebäudezeichnungen oder Beschriftungen handelt – Grundlage ist eine möglichst perspektivisch nicht verzerrte Fotografie, wenn keine Zeichnung vorliegt. Das Foto kann man dann auf die gewünschte Größe bringen; wenn ein genaues Maß vorliegt, exakt im Maßstab 1:87, 1:160 oder in jedem beliebigen anderen Maßstab.

In vielen Fällen wird man sich aber mit einer ungefähren Schätzung begnügen müssen. Für den Ackermann-Kofferkzug habe ich das verwendete Modell von Brekina kurzerhand auf den Scanner gelegt, um ein möglichst genaues Ergebnis zu erzielen. Das in

das Zeichenprogramm importierte oder kopierte Bild kann danach auf dem Scan platziert und skaliert werden, gegebenenfalls muss man noch die Fahrzeugkonturen nachzeichnen.

Wenn das geschafft ist, wird die Zeichnung nochmals akribisch auf die Umwandlung aller Texte in Zeichenwege und die Verwendung eines einheitlichen Farbmodells geprüft, der Schriftzug entsprechend dem Bedarf vervielfältigt und die fertige Datei dann mit der Bestellung an den Druckdienstleister gesandt. Im Internet sind mittlerweile eine Reihe von Anbietern zu finden, bei denen Decals nach eigenen Vorlagen bestellt werden können.

Diesem muss dann noch mitgeteilt werden, welcher Farbton für die weiß zu druckenden Flächen steht und welches Druckverfahren zur Anwendung kommen soll (etwa UV-Druck oder Eco-Solvent-Druck). Bei der Stärke des Decals kann man zwischen 7 µm und 14 µm wählen. Ein DIN-A4-Bogen kostet rund € 40,-, und auf einen Bogen passen sehr viele Beschriftungen! Danach heißt es erst einmal warten ...

Mittlerweile verwende ich vorzugsweise Decals mit einer Stärke von 7 µm. Hier muss aber deutlich darauf hingewiesen werden, dass die Verarbeitung dieser empfindlichen Schiebebilder sehr viel Aufmerksamkeit erfordert. Insbesondere ist das Aufbringen langer, schmaler Decals wie den Streifen auf den Seitenwänden durchaus nervenaufreibend. So empfiehlt es sich, lieber eine Kopie mehr als zu wenig auf dem Bogen unterzubringen. Ein 7-µm-Decal, das sich versehentlich faltet, ist nicht mehr verwendbar.

Ein paar Tipps zur Verarbeitung

Die nahe am Rand zugeschnittenen Decals werden dann von hinten satt befeuchtet, und auf das Modell aufgebracht, wobei die Fläche, auf der das Decal sitzen soll, direkt vor dem Aufbringen mit einem Fixierer behandelt wird (Decal Fix oder Ähnliches). Wird ein



10 Abschließend erhielten die Lkw-Gehäuse eine Spritzlackierung mit mattem Klarlack. Danach waren die Nassschiebebilder kaum noch als solche auszumachen.

11 Der fertige Hängerzug präsentiert sich auf der Vereinsanlage. Die selbst angefertigte Beschriftung sieht nun beinahe so aus, als ob sie im Tampondruck aufgebracht worden wäre.



Decal im UV-Druck erstellt, ist eine Behandlung mit einem Weichmacher (Decal Soft) in der Regel nicht möglich. Hier sollte ein anderes Druckverfahren gewählt werden, wenn das Schiegebild sich dem gewölbten Untergrund anpassen soll. Gegebenenfalls kann man auch verschiedene Weichmacher einfach einmal ausprobieren.

Nach dem Aufbringen des Decals ist zunächst noch der Rand zu sehen. Allerdings ist selbst bei der „dickeren“ Trägerfolie mit einer Stärke von 14 µm kaum etwas zu sehen – meist macht nur der unterschiedliche Glanz-

grad von Lackierung und Nassschieber den Rand sichtbar. Um erste Erfahrungen zu sammeln, sollte besser die dickere Decalfolie verwendet werden, die sich deutlich einfacher verarbeiten lässt als die dünnere Trägerfolie.

Um den Glanzgrad zu vereinheitlichen und die Decals einigermaßen griffest zu machen, sollte das Modell abschließend mit Klarlack und der Airbrush lackiert werden. Die Nassschiebebilder sind danach jedenfalls in der Regel nur noch bei sehr genauem Hinsehen als solche auszumachen.

Hans-Dieter Kienitz



Anzeige

MODELLBAHN DIGITAL PETER STARZ

Digitaltechnik preiswert und zuverlässig

Digitalzentrale ZS2+ mit 32 Funktionen und POM

Farbwahl:
*die ZS2+ ist neben schwarz, silbergrau, dunkelblau, perlgold metallischgrün nun auch in zitronengelb erhältlich

verfügbare Adressen:
*SX-1 Format: 103
*DCC und SX-2 Format: 9999

gleichzeitiges Fahren von Loks:
*SX-1 Format: 103
*DCC und SX-2

Integrierter 4A-Booster:
*überlast- und kurzschlussicher
*Programmierleitschluss

Info@firma-staerz.de www.FIRMA-STAERZ.de Tel./Fax: 03571/404027

299,00€

*letzten SX-Bus Zustand speichern und laden

weitere Neuerungen:
*ab sofort sind 32 Funktionen gleichzeitig schaltbar
*Versionsabfrage im Menü
*Einstellung der Überlastzeit in 1,4 Sekunden Schritten

Mögliche Gleisformate:
*Reines Selectrix
*Selectrix + Selectrix 2
*Selectrix + Selectrix 2 + DCC
*Reines DCC

Alles im Blick:
*Großes 4-Zeilen Display: 1 Lok und 1 Schaltartikel immer auf der Anzeige
*Fahrschranke

Bauen mit Gips

Modellbahnerleichter Späße

- Realistisch und erstaunlich einfach zu bauen
- Kreative freie Gestaltung
- Vervielfältigung (preiswert)
- Hohe Lebensdauer
- Natürliche Verwitterung

Neu im Sortiment: Handgefertigte Bäume + Sträucher aus Irland

www.spoerle-form.de

Walter & Söhne GbR • info@spoerle-form.de

Melacpass 6 • 69151 Neckargemünd • Tel.: 0176 56 80 73 23



KLEIN, FEIN UND PRAKTISCH: KLEINDIESELLOK BR 332 VON LILIPUT IN N

Kleiner Rangiermeister

Die Zahl kleiner und betriebstauglicher Rangierloks in N ist seit jeher überschaubar. Liliput möchte mit der Köf III gleich in zwei Disziplinen neue Maßstäbe setzen. Gerhard Peter nimmt die Kleindiesellok unter die Lupe und beleuchtet Modellumsetzung und Technik.

Rangierloks in Baugröße N gehören wegen ihres geringen Gewichts und der Stromabnahme über lediglich vier bzw. sechs Rädern nicht zu den betriebssicheren Kandidaten. Typischerweise macht sich das bei den geringen

Geschwindigkeiten beim Rangieren bemerkbar, insbesondere bei Fahrten über Weichen bzw. Weichenstraßen. Mit der Kleindiesellok möchte Liliput mit Funktionalität und Betriebssicherheit den Betriebsspaß nun aber auf eine neue Ebene heben.

Als Vorbild wählte Liliput die Köf III mit Kettenantrieb, zu erkennen an der späteren Computernummer 332. Die Loks mit der Betriebsnummer 333 besaßen hingegen einen Kardantrieb. Äußerlich ist die Art der Kraftübertragung nicht zu erkennen.



**IM
DETAIL**
Fernent-
kuppeln



Mit Drücken der Taste F1 setzt die Lok bei eingestellter Fahrtrichtung vorwärts wenige Millimeter zurück, hebt die Kupplung an und fährt dann einige Millimeter nach vorn. Im Rückwärtsgang entkuppelt die Lok vorn. Das Entkuppeln funktioniert gleichermaßen mit den beiliegenden Kurzkupplungsköpfen von Fleischmann (beide Kupplungen haben einen speziell geformten Schaft). Fotos: Gerhard Peter

Das Modell

Zunächst nehmen wir das Modell in Augenschein. Es wirkt zierlich und in seinen Proportionen stimmig, akkurat lackiert und mit perfekt gedruckten Anschriften. Die Aufbauten sind aus Metalldruckguss und bestehen aus dem Führerstand und dem Vorbau, die mit Schrauben auf dem Lokrahmen fixiert sind. Einige Details wie Fugen von Türen, Klappen, Türgriffe, Griffstangen am Vorbau und Lüftergitter sind fein angeformt. Die Griffstangen vor dem Führerstand und die neben den Türen sind aus Draht.

Aus weichem Kunststoff sind die Griffstangen im Bereich der aus Neusilber feingezätzten Rangierertritten. Angesetzt ist auch die Kühlschlange für die Bremsluft auf dem Vorbau sowie Typhon und Funkantenne auf dem Dach. Auch die Verschleißpufferträger sind feingestaltet und tragen auf der Oberseite eine Riffelblechstruktur. Öffnungen zum Nachrüsten von Bremsluftschläuchen und Originalkupplung sind vorhanden. Die Loklampen entsprechen den anfangs installierten DB-Reflektorlampen.

Auch wenn der Führerstand zur Aufnahme der Elektronik genutzt wurde, blieb Gestaltungsmöglichkeit für Bedienpult und Armaturen. Eine geschickt eingesetzte Trennwand in Lichtgrau verdeckt die Elektronik.

Die Technik

Der Glockenankermotor – mit einer schmalen Schwungscheibe – ist im Fahrzeugchassis mit Klammern fixiert und bildet mit der Elektronikplatine eine Einheit. Über einen Treibriemen wird die Kraft des Motors auf die im Lokrahmen liegende Antriebswelle übertragen. Über zwei Schnecken an den Wellenenden erfolgt der Antrieb auf beide Achsen. Die hintere ist in einem kleinen Rah-



Die Rückseite der 332 hinterlässt mit ihren DB-Lampen und den fein angeformten und bedruckten Scheibenwischern einen stimmigen Eindruck. Durch den hellen Kunststoff-einsatz fällt der fehlende Durchblick von hinten nach vorn kaum auf.

men pendelnd gelagert. Die Stromabnehmer drücken von innen an die Radscheiben.

Im Führerstand ragt eine Platine stehend bis unter das Dach, wo sich der Lokdecoder nicht sichtbar befindet. Die Loklaternen sind Bestandteil der Elektrikeinheit und leuchten in einem warmen und mäßig hellen, vordirigierten Licht.

Die Betätigung der beiden Kupplungen erfolgt über zwei sehr kleine Hubmagnet-spulen. Sie drücken von oben auf den hinteren Teil der Kupplung, sodass diese angehoben wird. Damit die Spulen nicht durchbrennen, schaltet der Decoder die Spulen nach wenigen Sekunden ab.

Die Betriebseigenschaften

Vor dem Fahrttest wurde die kleine Diesellok in jeder Richtung bei mittlerer Geschwindig-

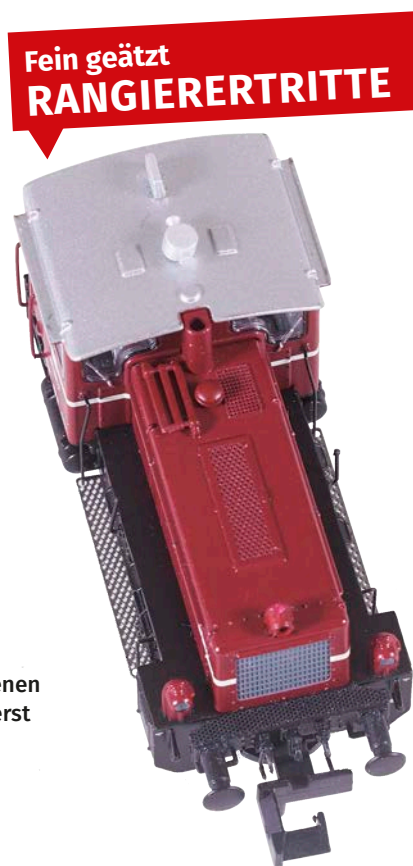
keit eine gute halbe Stunde eingefahren. Beim Test setzte sie sich sehr langsam und leise in Bewegung. Mit zunehmender Geschwindigkeit vernimmt man ein leises Surren, besonders wenn ein längerer Zug befördert wird.

Der typische Zugkrafttest mit über eine Rolle hochziehendem Gewicht brachte kein griffiges Ergebnis. So wurde zudem noch ein Test mit Waggons verschiedener Hersteller auf einem Gleisoval mit Radius R2 durchgeführt. Bei einem Zug mit 28 Achsen war die Traktionsgrenze erreicht, was aber für den Rangierbetrieb vollkommen ausreichend ist.

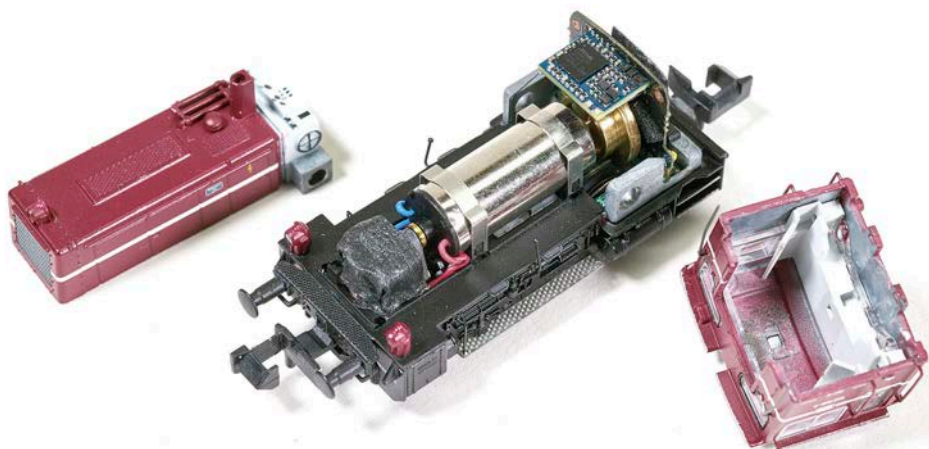


Links: Angesetzte Griffstangen, feine Bedruckung und ein durchbrochener Fahrzeugrahmen mit farblich hervorgehobenem Bremszylinder gehören mit der angedeuteten Führerstandseinrichtung samt Handrad zu den vielen Details.

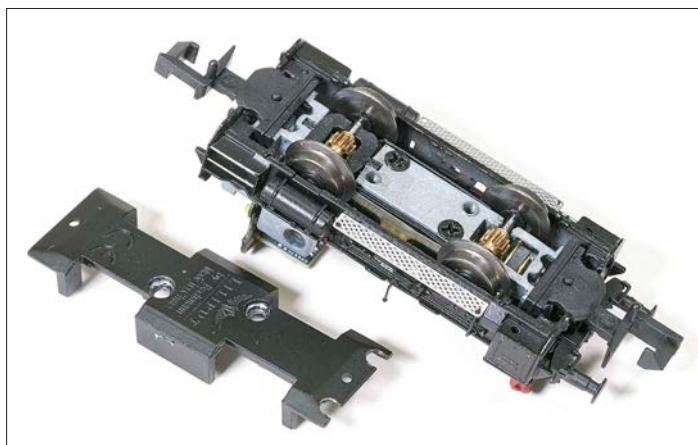
Rechts: Besonders hervorzuheben sind die langen und durchbrochenen Rangierertritte aus äußerst fein geätztem Neusilber.



Fein geätzt
RANGIERERTRITTE



Im Führerhaus unter dem Dach versteckt ist der Lokdecoder untergebracht. Platz war auch noch für eine abgestufte Schwungscheibe im Führerhaus. Erstaunlich ist, dass auch das Bedienpult mit seinen Armaturen nachgebildet und farblich gestaltet ist.



Die hintere Achse liegt zum Pendeln in einem kleinen Kunststoffrahmen, der wiederum über zwei Zapfen im Fahrzeugrahmen gelagert ist. Vor der vorderen Achse lugt der Antriebsriemen etwas aus dem Fahrgestell.

Fotos: Gerhard Peter

Messwerte BR 332 in N

Gewicht Lok	26,5 g
Haftreifen	–
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene	6 g
(entspricht etwa einem Zug mit 28 Achsen)	
30 ‰ Steigung	4 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V _{max}	60 km/h bei Fahrstufe 127
V _{Vorbild}	45 km/h bei Fahrstufe 91
V _{min}	0,8 km/h bei Fahrstufe 1
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V _{max}	21 mm
aus V _{Vorbild}	16 mm
Schwungscheibe	
Anzahl	1
Durchmesser	9,5 bzw. 6,8 mm
Länge	2,2 mm
Art.-Nr. L162584 (DB/Ep. III), uvP:	€ 279,95
Art.-Nr. L162586 (DB/Ep. IV), uvP:	€ 279,95
Art.-Nr. L162591 (DB, Ep. V), uvP:	€ 279,95

Die Betriebssicherheit vor allem beim langsam fahrenden An- und Abkuppeln ist durchaus gegeben. Allerdings erfordert auch die Liliput-Lok saubere Schienenköpfe und saubere Radreifen!

► Liliputs Rangierlok der Baureihe 332 beherrscht nicht nur das ferngesteuerte Abkuppeln, sondern auch das Ankuppeln!

Maßtabelle BR 332 von Liliput in N

	Vorbild	1:160	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	7 830	48,9	49,2
Länge über Rahmen:	5 960	37,3	37,2
Puffermaße			
Pufferlänge:	620	3,9	4,3
Puffermittenabstand:	1 750	10,9	11,0
Pufferhöhe über SO:	1 040	6,5	6,9
Pufferteller:	450	2,8	2,7
Höhenmaße über SO			
über Dachscheitel:	3 120	19,5	19,5
über Umlauf:	1 195	7,5	7,8
Breitenmaße			
Breite Lokkasten:	2 800	17,5	18,5
Breite über Griffstangen:	2 990	18,7	19,6
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	2 800	17,5	17,2
Räder			
Durchmesser:	950	5,9	5,9
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)	min.	max.	Modell
Radsatzinnenmaß:	7,4	7,5	7,6
Spurkranzhöhe:	0,9	1,0	0,8
Spurkranzbreite:	0,5	0,6	0,6
Radbreite:	2,2	2,3	1,9

Damit man beim Ankuppeln die Wagons nicht vor der Lok herschiebt, kann man die Kupplung über die Taste F2 anheben. Dazu fährt man an den Güterwagen heran, betätigt F2 und fährt die Lok noch 3 mm vor. Die Kupplung schaltet sich automatisch ab und der Waggon ist angekuppelt.

Den Kupplungswalzer zum Abkuppeln startet man über die Taste F1. Die Lok setzt ein Stück zurück, hebt die Kupplung und zieht ein Stück vor. Damit das einwandfrei funktioniert, muss die Kupplung des Wagons nach NEM montiert sein und darf auch nicht leicht hochstehen. Eventuell ist die Kupplung des Wagons nachzujustieren.

Fazit

Das ferngesteuerte Ab- und auch Ankuppeln erhöht den Betriebswert deutlich. Ohne Digitaltechnik wäre das nicht möglich, zumal die lastgeregelte Motoransteuerung ihren Teil dazu beisteuert. Liliput ist mit der Kleindiesellok der BR 332 in vielfacher Hinsicht ein besonderes Kleinod gelungen.

Gerhard Peter



Linton Innovative Lösungen
für Modellbahner
und Modellbauer

Trainboxen

für H0, H0m, H0e, TT und N

Hans Kral www.linton.de
Martin-Blessing-Str. 6 info@linton.de
D - 78120 Furtwangen Tel. 07723 - 1599



Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche von 0,1 bis 0,8mm, beidseitig m. Fotolack beschichtet und mit Schutzfolie abgeklebt, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, viele Messingprofile, Ätzteile für Baugrößen Z, N, TT, H0, 0, Miniaturketten, Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung

Ätztechnik

Ausführlicher und informativer Katalog gegen € 5,- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
Internet: www.saemann-aetztechnik.de Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

www.Beckert-Modellbau.de
Geberggrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de

Ätzschilder

Nach Wunsch in allen
Spurweiten!
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)



Handarbeitsmodelle

MONDIAL Vertrieb
Claus-Peter Brämer e.K. • Woldlandstr. 20 • D 26529 Ostsee
Tel. 0 49 34 / 4 95 67 71 • Fax: 0 49 34 / 4 95 67 72

SYSTEME LAUER
Über 40 Jahre Modellbahnelektronik

**Für alle die auch ohne Computer eine Anlage steuern möchten!
Wir sorgen für die Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...**

Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb.
Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb.

Internet: www.mondial-braemer.de e-Mail: info@mondial-braemer.de

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²

– Seit 1978 –

MODELLBAU & LOKSCHUPPEN
BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND

Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231 / 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de

Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

Kölner Modell Manufaktur

**Bausatz
„Runde Tankstelle“**

www.koelner-modell-manufaktur.de



Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

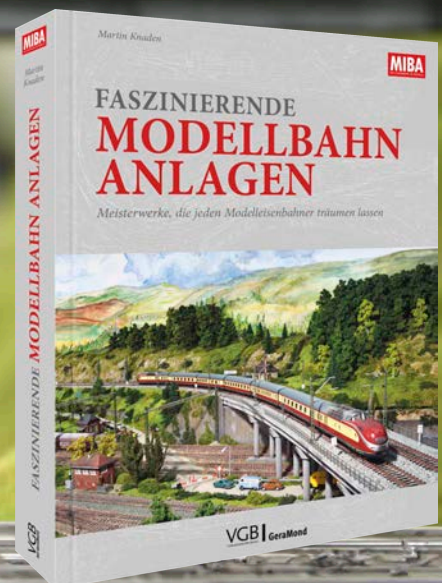
Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Meisterwerke für Modelleisenbahner



In diesem Buch versammelt Chefredakteur Martin Knaden die schönsten, spannendsten und abwechslungsreichsten Modellbahn-Anlagen, über die in der MIBA berichtet wurde. Ein Muss für jeden Modellbahn-Aficionado, der nicht genug bekommen kann von Modellbahn-Projekten der Extraklasse!

192 Seiten · ca. 400 Abb.
Best.-Nr. 02086
€ (D) 29,99



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.





VT 88 902 „SCHWEINESCHNÄUZCHEN“ VON MÄRKLIN IN Z

Perfekt für die Nebenbahn

In MIBA 6/2025 trat an dieser Stelle der Wismarer Schienenbus in Baugröße 1 zum Test an. Auch für die Baugröße H0 ist er inzwischen angekündigt, während er im Maßstab 1:220 mittlerweile ausgeliefert wurde. In seinem Inneren bleibt nicht viel Platz, um Motor und Elektronik unterzubringen. Holger Späing hat ergründet, wie praxistauglich der Winzling ist.

Der Wismarer Schienenbus ist als „Schweineschnäuzchen“ in aller Munde, obwohl er nur auf Umwegen in die Staatsbahnbestände gelangte, die ihm so viel Aufmerksamkeit zuteilwerden ließen. Bei der Bundesbahn war er im purpurroten Lack zudem nur ein sehr kurzzeitiges Phänomen. Aber auch das konnte die Begeisterung der Kunden nicht ausbremsen.

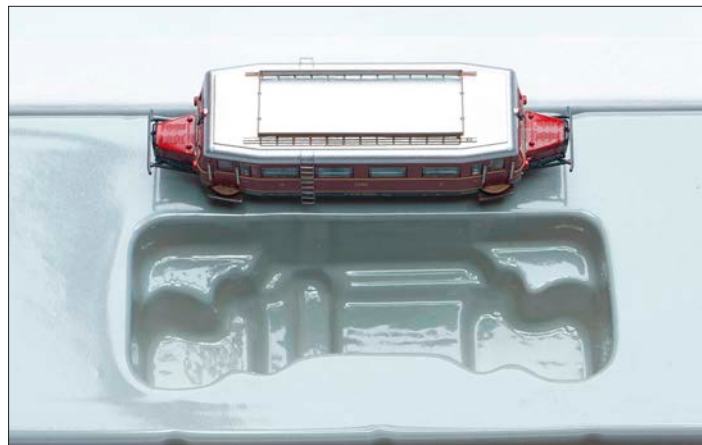
Bereits ein vor fast zehn Jahren erschienenes Kleinserienmodell von Z-Modellbau hatte angedeutet, welches Potenzial dieser

Fahrzeugtyp auch im Maßstab 1:220 mit sich bringt. Entsprechend diene dieses Modell nun auch als Referenz für einige Vergleiche. Das einzige Manko der Märklin-Umsetzung in Form des Clubmodells 2024 fällt dabei umso deutlicher ins Auge: Die Räder sind 1,9 mm zu groß, immerhin 61 %! Glücklicherweise tauchen sie tief ins Fahrwerk ein und verzerren so keine weiteren Proportionen oder Grundmaße. Auf Nachfrage nannte Märklin sichere Weichendurchfahrten als Grund und verwies auf die Kompatibilität zu Funktionsgleisen.

Alle übrigen Grundmaße sind gut getroffen und lassen das Modell stimmig erscheinen. Angesetzte Griffstangen, Leitern und der von ihnen erschlossene Dachgepäckträger erwecken gar den Anschein, als habe man ein teures Kleinserienmodell vor sich! Entsprechend vorsichtig will es aber auch in die Hand genommen werden und möglichst nicht an den feinen Ätzteilen gegriffen werden. Im Tiefzieheinsatz der Schubschachtel ist nur auf einer Seite eine Vertiefung, die den Platz für die Leiter einer Fahrzeugseite ausspart.

Sehr überzeugend wirken die Stirnseiten mit schwarz abgesetztem Kühlergrill und gesichtsprägendem Deutz-Diesel-Emblem. Auch die Gummilippen zwischen Hauben und Wagenkasten zeigen sich farblich hervorgehoben und unterstreichen die Vorbildnähe. Märklin wusste seine Stärken bei Lackierung und Bedruckung wieder einmal gekonnt einzusetzen.

An den Rädern finden wir sogar freistehende Sandfallrohre, wenngleich diese auch nicht exakt auf Radebene liegen. Durch die glasklaren Scheiben fällt der Blick auf eine angedeutete Inneneinrichtung in brauner Farbe, die das schon erwähnte Kleinserienmodell übrigens nicht besaß.



Für die filigranen Leitern gibt es in der Tiefziehverpackung nur eine Mulde. Wer das Modell versehentlich andersherum einlegt, riskiert ein Verbiegen des dünnen Blechteils.

Außen hui und innen?

Viel Platz blieb für das Interieur indes nicht, immerhin musste auf den knapp fünf Zentimetern Innenraumlänge auch der Glockenankermotor mit seinen zwei Schnecken irgendwo Platz finden. Diese Herausforderung haben die Konstrukteure aber gut gelöst, denn zusätzlich zum fahrtrichtungsabhängigen Spitzen- und Schlusslicht haben sie auch noch eine Innenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden untergebracht.

Leider wird sie erst bei 5,0 Volt Gleisspannung wahrnehmbar, der Winzling fährt dann schon fast Vorbildhöchstgeschwindigkeit. Auch die Fahrzeugenden zeigen erst bei angelegten 4,2 Volt einen Lichtaustritt. Das kann im vorbildnahen Betrieb nicht überzeugen.

Irgendwie scheint das mit Ausnahme der Räder bestens gelungene Äußere nicht zum technischen Anspruch zu passen. Andere Modelle jüngster Generation fahren früher und sanfter an, auch wenn der Wismarer Schienenbus an dieser Stelle keinen groben Ausreißer darstellt. Nicht überzeugt hat uns

► **Klein, kleiner, Schweinschnäuzchen – mit dem VT 88.9 scheinen die Grenzen des Machbaren in Spur Z ausgelotet zu sein.**

seine Spannungsempfindlichkeit – besonders in Weichenstraßen, was aufgrund des kurzen Achsstands leider nun mal zu befürchten war.

Aber weder eine Schwungmasse noch elektrische Puffer helfen ihm über kurze, stromlose Abschnitte hinweg. Und so müssen wir nach dem Anfahren noch fast 1 Volt mehr Spannung anlegen, um einigermaßen betriebssicher unterwegs zu sein. 12,5 Gramm Eigengewicht – das ist weniger als ein Brief im DIN-lang-Umschlag – tragen schließlich auch nicht zur Kontaktsicherheit bei. Da hätte übrigens die Kleinserie wieder die Nase vorn.

Fazit

Für Märklin spricht der überraschend günstige Preis, denn die Detaillierung weiß sich auch mit einem deutlich teureren Kleinserienmodell zu messen. Einzige die unübersehbar großen Räder dämpfen den Gesamteindruck. Luft nach oben bleibt aber bei der Fahrkultur, bereits ein höheres Gewicht hätte die Kontaktsicherheit wohl deutlich verbessert. Wer sein Modell nicht nur in der Vitrine bestaunen möchte, sollte seine Gleise penibel sauber halten, damit die Freude  keinen Dämpfer erleidet. *Holger Späing*

Messwerte VT 88.9 (analog)

Gewicht	12,5 g
Haftreifen	–
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
Vmax:	120,4 km/h bei 10,0 V
Vvorbild:	60 km/h bei 5,2 V
Vmin:	13,8 km/h bei 2,3 V
Stromaufnahme	
bei Leerfahrt:	ca. 13,5 mA
bei Volllast:	ca. 51,0 mA
Lichtaustritt	ab 50 km/h bei 4,2 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus Vmax:	ca. 34 mm
aus Vmin:	ca. 40 mm
Schwungscheibe	–
Art.-Nr. 88820 (analog), uvP:	€ 199,00

Der Wagenkasten ist mit hauchfeinen Details bestückt. Dazu zählen die aus Blech gefertigte Leiter und der Gepäckträger.

Unten: Bei abgehobenem Gehäuse offenbart sich, wie eng es in dem Triebwagen zugeht. Fotos: Trainini



**IM
DETAIL**
Sehr feine
Leiter



Die Front ist gekennzeichnet durch das fein aufgedruckte Deutz-Dreieck und den Gepäckkorb mit den filigranen Streben.

Maßtabelle VT 88 902 in Z von Märklin

	Vorbild	1:220	Modell
Längenmaße			
Länge über Stoßbügel:	11 700	53,2	52,9
Länge über Kasten:	11 240	51,1	51,8
Höhenmaße über SO			
Dachfläche:	3 159	11,4	15,4
Breitenmaße			
Lokkasten:	2 902	13,2	13,4
Achsstände			
Gesamtachsstand:	6 000	27,3	27,4
Räder			
Durchmesser:	680	3,1	5,0
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)			
Radsatzinnenmaß:	min. 5,25	max. 5,5	Modell 5,3
Spurkranzhöhe:	0,5	0,6	0,6
Radbreite:	1,55	1,6	1,6

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.



elriwa[®]
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 · 01454 Feldschlößchen
A4 Abfahrt 84 · Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de · www.facebook.com/elriwa

Ladengeschäft · Werkstatt · Online-Shop
G - 0 - H0 - TT - N - Z - Schmalspuren



www.elriwa.de



Dirk Röhrich
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24

MODELLBAHNSERVICE

SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie

Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll Decoder, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger“

www.modellbahnservice-dr.de



fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau

Infos und Bestellungen unter: **www.fohrmann.com**

Über 50 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche, Profile und vieles mehr ...

NEU: Ginsterstraße 2 • 78141 Schönwald • Telefon: 07722 86 98 78

Straßenbahn Düsseldorf H0
www.bus-und-bahn-und-mehr.de



Planung in 2 und 3D Bau von Modellbahn-anlagen

Modellbahnen Leisnig
Inhaber Jens Schütze
Chemnitz Str. 6 • 04703 Leisnig
Tel.: 03 43 21 / 626 69

www.modellbahn-leisnig.de



Modellbau Glöckner

www.modellbau-gloeckner.de
Inh. Andreas Glöckner, Olbernhauer Str. 33a,
09509 Pockau / Erzgeb., Fax 037367 / 185430

>>>> 2. Fertigungsaufgabe jetzt lieferbar <<<<
> Neubau Rollwagen 4-achsig, Saugluftbremse, DR <



Übersichts- und Preisliste 2025-1 (ab 25.02.25) + div. Neuheitenprospekte gegen 5,70 € (in Briefmarken, 6x 0,95 €) innerhalb Deutschlands oder siehe Internetseite



HOBBYSHOP
Modellbahn
onlineshop *24h
www.modellbahn-hobbyshop.de

Modelleisenbahn H0 • TT • N
Bausätze • Umbausätze
Werkzeuge • Bastelmaterial

Am Berge 14 • 02957 Krauschwitz
Tel.: +49 (0)35771/55536



Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- & Umbauservice

Ihr Fachgeschäft und Onlinehändler mit eigener Werkstatt für
Modelleisenbahnen und Zubehör aller Spurweiten

Tel.: 035971 7899-0

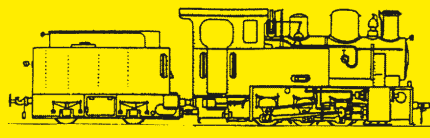
Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.-Fr. 09:00-17:00 Uhr | Sa. 09:00-15:00 Uhr

Ersatzteile vieler Hersteller!



mein-mbs.de

MBS Modell + Spiel GmbH | Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz



Modellbahnen am Mierendorffplatz
Ihr freundliches **EUROTRAIN**-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl
10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16
Mo., Mi.-Fr. von 10-18 Uhr (Di. Ruhetag, Sa. bis 14 Uhr) • Telefon: 030/3 44 93 67 • Fax: 030/3 45 65 09
www.modellbahnen-berlin.de ••• Große Secondhand-Abteilung ••• Direkt an der U 7

Märklin-Shop • Ständig Sonderangebote
Digitalservice und große Vorführanlage

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.

 **modellbahnen
& Modellautos**
Turberg
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin
Ecke Rankestraße • www.turberg.de
Telefon 030/2199900

Das Einkaufsparadies
Eine einzigartige Vielfalt in den Bereichen MODELLBAHNEN, MODELLAUTOS, PLASTIKMODELLBAU, AUTORENNBAHNEN UND RC-CARS und großer Buchabteilung mit Videos, DVD's, Zeitschriften und CD-ROMs präsentieren wir Ihnen auf
über 600 qm Verkaufsfläche
Top-Angebote, attraktive Neuheiten, Super-Auswahl!
Das müssen auch Sie gesehen haben! Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Bestell-FAX 030 / 21 999 099 • Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 10.00 – 19.00, Sa. 10.00 – 16.00 Uhr



**Modellbahn
Pietsch**

Prühßstraße 34 • 12105 Berlin/Mariendorf
Telefon (0 30) 7 06 77 77 • www.modellbahn-pietsch.de

Märklin – Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0

37486 Elektrolok Baureihe 143 der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS), beschriftet als 243 822-4 im Design der „Weißen Lady“ statt 359,99 EUR nur 259,99 EUR

Versand nur per Vorkasse (+ 6,99 € Versandkosten)!

 APC Adams GmbH
Scheurenfeld 5 • 51766 Engelskirchen
Tel.: 02263/951468 • Fax: 02263/951469
e-mail: office@apc-adams.de
Ersatzteile für Roco FLEISCHMANN Lima, Märklin
 -Decoder
Reparaturen, Lackierungen, Faulhaber-Umbauten

 **Schmidt Roco** Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos ... und mehr!
45000 Artikel • 90 Hersteller
Schauen Sie unter
www.schmidt-wissen.de was "läuft"
oder fordern Sie kostenlos unsere neuen Informationen an.
W. Schmidt GmbH, Am Biesem 15, 57537 Wissen • Tel. 02742/93050 oder -16 • Fax 02742/3070
E-Mail: info@schmidt-wissen.de • Schmidt im Net: www.schmidt-wissen.de

 **haar**
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 04298 / 916521
Info@haar-lilienthal.de
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978
Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Riesig! 
■ 450 qm Ladenlokal
■ 70 Hersteller
■ 40 Jahre Erfahrung!
■ An- & Verkauf
■ Reparatur & Digitalisierung
Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

**Modellbahn
Apitz**
**Vorbestellpreise
bei uns**
Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

REAL Modell

0 1 2
Badende
20 + 50
Jahre alt

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.



Hünerbein
Modell Center Aachen
www.huenerbein.de

Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Das außergewöhnliche Spielwaren-Zentrum

Alles vom Feinsten, auf über 1.000 qm:

- Spielwaren
- Modellsport
- Modelleisenbahn
- Rennbahnen

73630 Remshalden, Wilhelm-Enßle-Str. 40, Tel. 07151/71691, www.ee-spielwaren.de



SPIELWAREN FACHMARKT
★★★★★

Lokschuppen Hagen-Haspe Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr...vieles mehr

seit 1977

Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0

Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40



MÄSER
MODELL & TECHNIK

Bahnhofstraße 7
63654 Büdingen

Tel.: 06042/3930 • Fax: 06042/1628
Email Modell.Technik@t-online.de



Ihr Märklin Fachgeschäft im Odenwald Michelstädter Modellbahntreff

Angelika Hotz • Braunstraße 14 • 64720 Michelstadt
Wir führen Neuware, Gebrauchtes und Sammlermodelle.
Besuchen Sie unseren zertifizierten Online-shop unter
MichelstaedterModellbahntreff.de
Tel.: 0 60 61 / 92 16 92 • Fax: 0 60 61 / 92 16 93
E-Mail: Angelika-Hotz@t-online.de
Geöffnet: Vorm. Donnerstag-Samstag 9.30-12.30 Uhr • Nachm. Do. + Fr. 14.30-18.00 Uhr



WERST
MODELL BAHN UND BAU
WIR LEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck für Modellautos, Eisenbahnen und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de




Produktionsende ASOA nach 38 Jahren

Leider sehen wir uns gezwungen, aus Alters- und Gesundheitsgründen unsere Fertigung einzustellen. Es gibt aber noch einen ordentlichen Lagerbestand.
Der Vertrieb von Zubehör für die Baugröße 1 wird jedoch weitergeführt.

Klaus Holl ASOA
info@asoa.de www.asoa.de

Boettcher Modellbahntechnik

Dampföl & Reinigungsöl BM 7503 9,90 €
- wirkt sofort schmutzlösend
- greift keinen Kunststoff an
- geeignet für Schienenreinigungswagen
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter

DIREKT VOM HERSTELLER

Boettcher Modellbahntechnik
Stefan Boettcher / Am Hechenfeld 9
86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960

ständig neue Angebote im Onlineshop
www.boettcher-modellbahntechnik.de




HOBBY SOMMER
www.hobbysommer.com

Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos

Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)
Shop: Salzburg • Schranngasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)

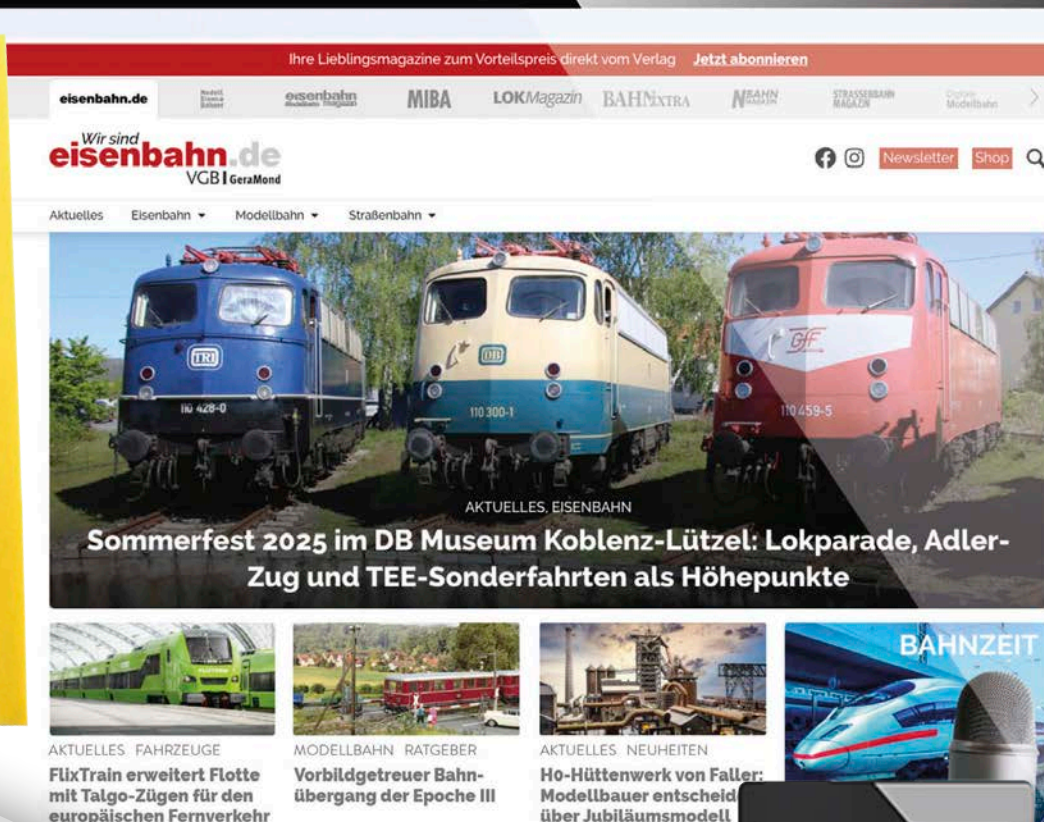
Aktuelle Angebote und Kundenrundschriften gratis • Postkarte genügt!

IHR HEISSER DRAHT ZU NOCH MEHR EISENBAHN UND MODELLEISENBAHN



Jetzt den kostenlosen **eisenbahn.de**-Newsletter abonnieren und immer auf dem Laufenden sein!

- ✓ Aktuelle Meldungen
- ✓ Modellbahn-Highlights
- ✓ Anlagenberichte und Fahrzeugporträts
- ✓ Ratgeber und Basteltipps
- ✓ Reisetipps für Eisenbahnfreunde
- ✓ Veranstaltungshinweise
- ✓ Podcast „Bahnzeit“
- ✓ Videos, Interviews, Reportagen
- ✓ Exklusive Angebote und Rabattaktionen



Großes Sommer-Gewinnspiel jetzt bei eisenbahn.de



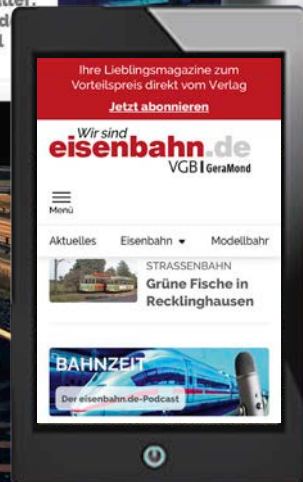
Machen Sie mit und gewinnen Sie tolle Preise

u.a. attraktive Lokmodelle von Piko und Brawa, Eisenbahn-Bildbände, Modellbahn-Ratgeber und original Lokschilder!

eisenbahn.de/sommerngewinnspiel



Wir sind
eisenbahn.de
VGBl GeraMond



Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenaufösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

Suche Modellbahn-Sammlung in Spur N und Z, gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör. Freundliche, faire und seriöse Abwicklung, Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Kontaktieren Sie mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder

01590-1659724, e-mail: ahoiw@web.de G

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

Suche und verkaufe: **US - Messing-lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo EUR 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen EUR 500 DRG 06 001 von Lemaco EUR 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Verkaufe alters- und platzbedingt einen Teil meiner Modellbahnsammlung 2-Leiter Gleichstrom analog, vorwiegend EP2/DRG, Großserien- und Manufakturmodelle. Liste anfordern: meinrad-emser@t-online.de

www.homerau.de
Lasercutbausätze

Märklin H0-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995 EUR Tel.: 0173/6549131 (DA).

www.kisten-klaus.de

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz

und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett EUR 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,80 EUR bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann H0 24 Zugpackungen mit Dampflok + 19 Loks und Roco H0 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep1+2 (KPEV, KBSTB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern. Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen H0 ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter - Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. EUR 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch; 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999 EUR. martinrichter@gmx.de

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin NoHAB-Diesellok (Norwegen), Nr. 39671 (mfx, Sound) (leider ohne Originalkarton), kaum gelaufen: 150,- EUR; Märklin BR 95 (Nr. 39095, aus Insider-Modell 2016), kaum gelaufen: 200,- EUR.

Bemo HOM abzugeben. Neu; Gebrauch; Defekt; An Nutzer oder Klub. Keine Händler, Ware muss überprüft werden. U.a. 4 Triebwagen 6 Loks 5 Personenwagen und circa 40 Güter-

wagen. 3 „Sartsets“ und 20 defekte Wagen. 017643665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOM mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

H0-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis, Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

Verkaufe ein Roco Bastelwaren Konvolut H0. Information unter miehlingm@aol.com

Verkaufe oder Tausche Trix-C Gleis Drescheibe 230, -(neuwertig, unbenutzt, OV, + 3 zus. Auffahrgleise) oder Tausche gegen H0=digital EP 4 Loks (Wagen) neuwertiger Zustand. 0641-52400, dimuep@gmail.com

Gesuche H0

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur H0 und Faller AMS

Kleinanzeigen

gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Tel. 0941/85806 ab 18.00 Uhr oder Mail: gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir

bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrums-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.eu - Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details
und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modellmanufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: alblue@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahn, alle Fabrikate, u. a. Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Lemaco. Spur H0, N + Z. Auch große Spur 0+1, alt und neu. Große Sammlungen u. Anlage, Blechspielzeug u. Modellautos-Sammlungen. Mobil: 0160/4128526

Ihre H0-Modellbahn-Sammlung/-Anlage, gesucht, in Gleichstrom oder Wechselstrom, gerne groß und umfangreich, ebenso Schmalspur H0e/H0m. Abbau ist möglich, Abholung und Barzahlung sind selbstverständlich, seit über 30 Jahren fair, seriös und professionell. Überzeugen Sie sich von einer freundlichen Abwicklung und kontaktieren mich: Edgar Schwan, Tel. 02235-987711 oder 01590-1659724, E-mail: ahoiw@web.de, Danke! G

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggonen und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-keppeler.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erfstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggonen

insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas. Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwicklung. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
Feine Details
und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

Ankauf von Modelleisenbahn. Alle Fabrikate, alte und neue Spur 0+1, auch große Sammlungen und Anlage. Mobil: 0160/4128526

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen und jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung. Ich komme Deutschlandweit persönlich vorbei. Radenko Mirnic, Pforzheim 07237/4509457 mobil: 01774075873 oder gerne E-Mail: radimirnic@outlook.com

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbaeuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

Mit Millimeteranzeigen in der MIBA werben.

Kleinanzeigen

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:

bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkaufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.nordbahn.net / Qualität, Auswahl, preiswert

www.wagenwerk.de
Feine Details
und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00 EUR versandkostenfrei (in D). Liste anfordern: lockpeter070@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Gesuche Literatur, Film und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Telefon: 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies + Das

www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr

Gut erhaltene glasklare Wandvitri-
nen aus Acrylglas für Eisenbahnmo-
delle in der Baugröße HO Insgesamt
13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen
zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm;
9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle
Vitrinen von der Fa. Herveling in
Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60
EUR nur Abholung in Esslingen a.N.,
birgitberg1958@gmail.com

Zwei schöne stabile Wandschrän-
ke (Buche) mit 9 Böden Roco Gleis.
1,90m br, 91cm ho, 11,5cm tief,
16,7m Gleislänge, auch einzeln
erhältlich. Preis Verhandlungssache,
weitere Infos unter eisenbahn
exklusiv@gmail.com

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

Verkaufe Original Stationsschild
„Karl-Marx-Stadt - Stadtpark“,
ca. 235x80 cm, Blech auf Holzrah-
men, Originalzustand, Preis Ver-
handlungssache, kein Versand,
schleifmaus-xl@magenta.de

www.moba-tech.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab
EUR40,- und Reparaturen. H.-B.
Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Kre-
feld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von
15-18.30h)

www.menzels-lokschuppen.de

Komplette G+R Steuerung mit PC
im fahrbaren Gestell mit Pult. Bit-
te mehrseitiges Dossier anfordern.
asuehrig@t-online.de.

Gesuche Dies + Das

Suche laufend Modelleisenbahnen
aller Spuren und Marken, z.B. Märk-
lin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche
und seriöse Abwicklung - komme
persönlich vorbei und zahle
Bestpreise bei Barzahlung. Nann
Modellbau, Tel.: 0176-63212613,
E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher
Art, große und kleine Sammlungen,
jede Spurweite. Freundliche seri-
öse Abwicklung - komme persönlich
vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.
07237-329048, mobil 0176-26733931,
E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

Suche Betriebsbuch Draisine KLV
20-5011 (Beilhack) sowie Unterlagen
für eine Zulassung. betriebsbuch@
gmail.com

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN
Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold,
LGB etc. Gerne große Sammlungen.
ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer
Anlage. Seriöse Abwicklung mit Bar-
zahlung. Henning OHG - Ankauf und
Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@
henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Behei-

matungs- und Eigentumsschilder
von Lokomotiven gesucht. Bitte al-
les anbieten. Hannemann, Tel. 030-
95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung
von Sammlungsauflösungen und
-Reduzierungen von Modelleisen-
bahnen aller Spurweiten von Märklin
Spur Z über HO bis hin zu Märklin 1,
wie auch HAG-Modellbahnen. Ich
freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme.
Jörg Buschmann, München, tel.
089-85466877, mobil 0172-8234475,
modellbahn@bayern-mail.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher
Art, große und kleine Sammlun-
gen und jede Spurweite. Freund-
liche seriöse Abwicklung. Ich
komme Deutschlandweit per-
sönlich vorbei. Radenko Mirnic,
Pforzheim 07237/4509457 mobil:
01774075873 oder gerne E-Mail: ra-
dimirnic@outlook.com

Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de
Info's - Workshops - Fotografie

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de -
News / Modellbahnsofa -

Gut erhaltene glasklare Wandvitrin-
en aus Acrylglas für Eisenbahnmo-
delle in der Baugröße HO Insgesamt
13 Vitrinen mit je 4 Abstellflächen
zu verkaufen Größe 1x182x40x6 cm;
9x132x40x6 cm; 3x100x40x6 cm. Alle
Vitrinen von der Fa. Herveling in
Werne Verkaufspreis pro Vitrine 60
EUR nur Abholung in Esslingen a.N.,
birgitberg1958@gmail.com

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisen-
bahn-Fans treffen sich in Stuttgart,
München und Nürnberg beim FES
e.V., Infos: www.fes-online.de oder
www.facebook.com/gayeisenbahn.
In Köln beim Flügelrad e.V., Infos:
www.fluegelrad.de

www.railio.de

Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehe-
maliger Bahnhof, Ferienhaus, herr-
liche Lage, schöne Aussicht. Tel.
07443-8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Appartement in Großheirath: Lie-
bevoll eingerichtet im OG in einem
gepflegtem EFH mit großzügigem
Balkon. Zentral gelegen, Thermen
in der Nähe, Vierzeihenheiligen, Bad
Staffelstein/Lichtenfels/Coburg.
Gut ausgebaute Radwege. Keine On-
line-Besichtigung. Kontakt: E-Mail:
martina.roehse@t-online.de; Mobil:
0151-59490886.

Wernigerode/Harz, Hotel für Ei-
senbahnfreunde, Blick auf das
Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis
Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.
03943-40995100. G

Ferienwhg. im Museum & Countryb-
hf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info:
americaline.org Tel.: 04022886606

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de
Modellbahn- Auto- Börsen, 36179
Bebra So. 21.09. im Lokschuppen,
Giffershäuser Str.12, 34246 Vellmar
So.12.10., Mehrzweckhalle - From-
mershausen, Pfadwiese 10, 04159
Leipzig Sa. 15.11., Leipziger Hotel, Hal-
lesche Str. 190, 99847 Gotha Sa. 22.11.,
Stadthalle, Schützenplatz 1, Jeweils
von 10 bis 14:30 Uhr Sylvia Berndt •
Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.:
05651/5162; Handy: 0176/89023526,
E-Mail: jensberndt@t-online.de;
www.modellbahnboerse-berndt.de

Alle Termine ohne Gewähr

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de

Sommerpause
10.06. bis 06.09.2025

ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703. E-Mail: info@adler-maerkte.de

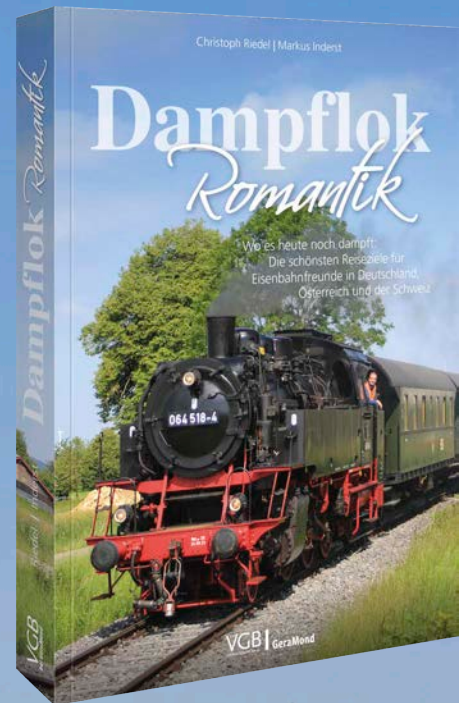
Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 12.08.2025

HISTORISCH REISEN & ZEITLOS GENIESSSEN

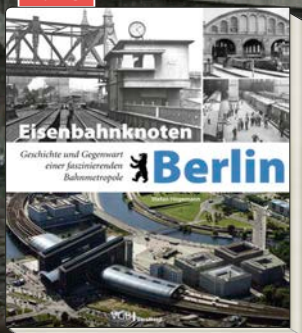
NEU

Dampfendes Eisenbahnerlebnis wie vor 100 Jahren: Dies ermöglichen zahlreiche Eisenbahnvereine in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

192 Seiten · ca. 150 Abb.
ISBN 978-3-98702-150-3
€ [D] 24,99



NEU



ISBN 978-3-86245-297-2
€ [D] 34,99

NEU

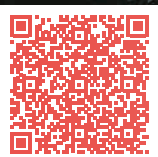


ISBN 978-3-98702-170-1
€ [D] 34,99

NEU



ISBN 978-3-98702-108-4
€ [D] 19,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Unsere Fachhändler

 Modellbahn-Center • **EUROTRAIN®** Idee+Spiel-Fachgeschäft •  Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



10318 Berlin
**MODELLBAHNBOX
KARLSHORST**
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

40217 Düsseldorf
**MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH**
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN®

63654 Büdingen
**MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER**
Bahnhofstraße 7
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN®

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN®

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA 

67146 Deidesheim
**moba-tech
der modelleisenbahnladen**
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW 

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSC GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN®

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN®

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
Werst Modell Bahn und Bau
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
www.werst.de • info@werst.de
FH/RW EUROTRAIN®

01445 Radebeul
**MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH**
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

52062 Aachen
M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11-15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN®

71334 Waiblingen
**EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG**
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151 / 937931 • Fax: 07151 / 34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

01454 Wachau
**Modellbahnshop elriwa
Ihr Fachhandel für
Modellbahnen und Zubehör**
Radeberger Str. 32 • Tel.: 03528 / 441257
www.elriwa.de • info@elriwa.de
FH

28865 Lilienthal b. Bremen
**HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST**
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
Info@haar-lilienthal.de
FH/RW

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW 



01855 Sebnitz
**MBS MODELL + SPIEL GMBH
MODELLBAHNEN & ZUBEHÖR ALLER SPURWEITEN**
Lange Straße 5/7
Tel.: 035971 / 78 99-0 / Fax: 78 99-99
www.mein-mbs.de
FH/RW

34379 Calden
RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von
Modelleisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

63110 Rodgau
**MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke**
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

04159 Leipzig
**bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs**
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

Unsere aktuellen Buchneuheiten
www.vgbahn.shop/buecher

70180 Stuttgart
SUCH + FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

Unsere Fachhändler



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
 FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
 Wilhelm-Merz-Str. 18
 Tel.: 07361/32566
 Fax: 07361/36889
 www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
 Solitudestr. 40
 Tel.: 07141 / 925611

FH

94161 Ruderting bei Passau

MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdBR
 Attenberg 1
 Tel.: 08509 / 2036 • rockt@t-online.de
 https://www.ebaystores.de/lok1000
FH/A

75339 Höfen

DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
+ ELEKTRONIK
 Hindenburgstr. 31
 Tel.: 07081 / 6757
 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

86199 Augsburg

AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
 Gögginger Str. 110
 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
 www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94474 Vilshofen an der Donau

GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann e.K.
 Vilsvorstadt 11, 13, 15
 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
 modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN®

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
 Hauptstr. 27
 Tel.: 08621 / 2834
 Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN®

90478 Nürnberg

MODELLBAHN
Helmut Sigmund
 Schweiggerstr. 5
 Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN®

97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLTECHNIK
 Textor Str. 9
 Tel.: 0931 / 573691
 www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN®

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckmaier
 Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
 www.steckmaier.de
 steckmaier@steckmaier.de
FH/RW EUROTRAIN®

93455 Traitsching-Siedling

MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
 Am Berg 12
 Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
 www.jordan-modellbau.de
FH

99830 Treffurt

LOK-DOC MICHAEL WEVERING
 Friedrich-Ebert-Str. 38
 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
 www.lok-doc-wevering.de
 simiwe@t-online.de
RW

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife. Tel.: + 49 - 89 130 699 523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Auf Schienen unterwegs

Jona Sattler und Korbinian Fleischer
 zeigen in diesem reich bebilderten Band die
 spannendsten Züge, Strecken und
 Sehenswürdigkeiten Baden-Württembergs
 – ein Muss für alle Eisenbahnfreunde.

128 Seiten • ca. 70 Abb.
 ISBN: 978-3-96303-397-1
 € (D) 22,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
 ODER DIREKT UNTER SUTTONVERLAG.DE

SUTTON

Vorbild

Sa/So 19./20.7., 30./31.8.

- Öffentliche Fahrtage der Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

So 20.7., 27.7., 3.8., 10.8.

- Die Ammersee-Dampfbahn fährt von Augsburg nach Utting, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de

So 20.7., 27.7., 3.8., 10.8., 17.8., 24.8., 31.8.

- Museumsfahrten Neustadt (Weinstraße) – Elmstein, 20.7. mit Diesellok, Tel. 06321 30390, www.kuckucksbaehnel.de

So 20.7., 27.7., 3.8., 10.8., 31.8.

- Die Wanderbahn fährt zwischen Viechtach und Gotteszell, Tel. 0170 2425013, www.wanderbahn.de

So 20.7., 3.8., 17.8.

- Der „Kaffieker“ fährt von Syke über Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup, Tel. 04251 93550, www.vgh-hoya.de

- Die Ruhrthalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de

- Fahrtage auf der Sauerländer Kleinbahn, 3.8. Blaulicht-Tag am Bahnhof Hüinghausen, Tel. 0700 553462246, www.sauerlaender-kleinbahn.de

So 20.7., 3.8., 17.8., 31.8.

- Die Hespertalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0201 80091330, www.hespertalbahn.de

So 20.7., 10.8., 24.8.

- Museumsfahrten Harpstedt–Delmenhorst, Tel. 04244 2380, Info: www.jan-harpstedt.de

So 20.7., 17.8.

- Der Kleinbahnexpress fährt von Verden nach Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de

- Ferienfahrten auf der Nettetalbahn, Tel. 039245 2042, www.dampfzug-betriebs-gemeinschaft.de

- Das Alb-Bähnle verkehrt zwischen Amstetten und Oppingen, 20.7. Traktortreffen, Tel. 07331 7979, www.alb-baehnle.de

Do bis So 24. bis 27.7.

- Historischer Nahverkehr auf Rügen mit Baureihe 86, DR-V 100 und 172 140 und 172 141, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Sa/So 26./27.7.

- Sommerfest bei der Feldbahn Schlanstedt, Tel. 0172 5349229, www.feldbahn-schlanstedt.de

- Sommerfest im Eisenbahnmuseum Weimar mit Modellbahnborse, Tel. 0177 338541, www.eisenbahnmuseum-weimar.de

- Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Museumszugfahrten, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de

Sa/So 26./27.7., 16./17.8.

- Tage der offenen Tür im Feldbahnmuseum Riedlhütte, 26./27.7. „Glosafest“, Tel. 08138 1229, www.feldbahn-riedlhuette.de

Sa 26.7., 23.8.

- Museumstag im Eisenbahnmuseum Dresden, Tel. 0171 2601802, www.igbw-dresden-altstadt.de

So 27.7.

- Thementag „25 Hz“ im Lokschuppen Aumühle mit Fahrzeugen aus der Oberleitungszeit der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de

- Museumsfahrten auf der Kleinbahn Leeste–Thedinghausen, www.pingelheini.de

- Große Fundsachen-Versteigerung der DB in der Lokwelt Freilassing, 10–14 Uhr, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

So 27.7., 17.8.

- Museumsverkehr zwischen Ottweiler (Saar) und Schwarzerden, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de

So 27.7., 31.8.

- Fahrten auf der Albtalbahn von Karlsruhe nach Bad Herrenalb, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de

- Zuckertütenfahrt beim Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de

Sa 2.8.

- Lokschuppen Wismar zur Besichtigung geöffnet, Tel. 03841 4725476, www.lokschuppen-wismar.de

- Sonderfahrt mit dem Schienenbus der Wisentatalbahn von Gera zum Mönchshof Kulmbach, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de

- Tage des Eisenbahnfreundes bei der Schmalspurbahn Bruchhausen-Vilsen–Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

- Sonderzug zur Landskron-Brauerei Görlitz und zum 19. Dampfbahn- und Oldtimerwochenende „Historik Mobil“ in Zittau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 2./3.8.

- Museumsfahrten zwischen Mesendorf und Lindenberg, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Sa/So 2./3.8., 16./17.8.

- Dampf-Betriebstage auf der Brohltalbahn, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

So 3.8.

- Offener Zechenbahnhof Piesberg und Tag der Osnabruecker Dieselloks, Tel. 0541 1208808, www.osnabruecker-dampflokfreunde.de

- Fahrten auf der Murgtalbahn von Karlsruhe nach Baiersbronn, Tel. 07243 7159686, www.uef-dampf.de

- Fahrbetrieb im Feldbahnmuseum Rommerskirchen-Oekoven, Tel. 02183 8068377, www.gillbachbahn.de

- Führung durch das historische Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de

- Dampftag im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

- Pendelfahrten mit 78 468 zwischen Lengerich-Hohne und Bad Laer, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de

- Schienenbus-Sonderfahrt von Passau nach Freyung, Tel. 085819897 136, www.ilztalbahn.eu

So 3.8., Sa/So 9./10.8.

- Betriebstage bei der Härtsfeld-Museumsbahn, 9./10.8. Neresheimer Bahnhofshocketse, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de

So 3.8., 24.8.

- Fahrtage bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Tel. 05241 68466, www.dkbm.de

Do 7.8.

- Mit der Wipperliese zum Maschseefest nach Hannover, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Sa 9.8.

- Zuckertütenexpress für Erstklässler auf der Löbnitzgrundbahn, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de

- „Neptun-Express“: Mit 243 005 von Cottbus, Halle, Leipzig und Berlin nach Warnemünde zur Hanse Sail oder nach Rostock und zur Bäderbahn Molli, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de, www.bw-halle-p.de

- Sommerfest im Kulturlokschuppen Neumünster, Tel. 04508 7774581, www.helev.de

- Nostalgiezug mit 218 von Stuttgart zum Konstanzer Seenachtsfest, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

- Mit 119 158 von Berlin-Schöneweide nach Warnemünde zur 35. Hanse Sail oder nach Rostock zur Bäderbahn Molli, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

- Mit dem „Deutschen Krokodil“ von Neuss zu „Rhein in Flammen“ nach Koblenz, Rhens oder Spay, Tel. 0160 6865240, www.eng-ev.de

So 10.8.

- Fahrtage mit Diesellok 22-02 in Dörzbach, Tel. 07937 277, www.jagsttalbahn.de

- Fahrtage auf der Museumsbahn Schöneheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

- Fotozug zum Thema Güterverkehr um 1920 auf der Löbnitzgrundbahn, Tel. 0351 79696277, www.traditionsbahn-radebeul.de

- Tage der Industriekultur Rhein-Main: „Schicht im Bahnbetriebswerk“ im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. 06151 376401, www.bahnwelt.de

Sa/So 16./17.8.

- Dampffahrten von Oschatz zum Stadtfest in Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

Fr. 15.8.

- Sonderzug auf den Spuren der Fußballlegende Gerd Müller von München in seinen Geburtsort Nördlingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- 50 Jahre Bayerischer Localbahn Verein: Jubiläumsveranstaltung im Museum Bayerisch Eisenstein mit Sonderzug von Landshut, Tel. 089 4481288, www.blv-online.eu

Fr bis So 15. bis 17.8.

- Dampfzugfahrten in Nördlingen: Seeland-Express nach Gunzenhausen und Donau-Ries-Express nach Harburg, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Sa 16.8.

- Kaiserlich-Königliches Dampfloktreffen im Bahnpark Augsburg mit S 3/6 und 17c der k.u.k. Österreichischen Südbahn, Tel. 0821 450447100, www.bahnpark-augsburg.de
- Fahrtag im „Feldbahn-Museum 500“ in Nürnberg mit Dampflokomotive und Diesellokomotive, 10–17 Uhr, www.feldbahn500.de
- Mit 110 350 von Neumünster zum Windjammer-Festival „Sail Bremerhaven“, Tel. 04508 7774581, www.helev.de
- Sonderfahrt mit E 11 013 von Treysa nach Leer zum Treffen der Traditionsschiffe „Schipper Klotzje“, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de
- Mit einem historischen Normalspurtriebwagen von Bruchhausen-Vilsen zur „Sail Bremerhaven“, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de

Sa/So 16./17.08.2025

- Pendelfahrten mit der Ferkeltaxe auf der erzgebirgischen Aussichtsbahn von Schlettau zum Altstadt- und Edelweißfest in Schwarzenberg, außerdem historischer Schienenersatzverkehr von Schlettau nach Jöhstadt zu den Thementagen „25 Jahre Museumsbahnbetrieb Jöhstadt – Steinbach“, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de

So 17.8.

- Großer Familientag im Lokschnitten Aumühle, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
- Teddybären-Fahrtag im Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna, Tel. 0157 74322298, www.feldbahn-fortuna.de

So 17.8., 24.8., 31.8.

- Tunnelfahrten mit Dampf auf der Schwarzwaldbahn, Anfahrt von Rottweil, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

So 17.8, Sa/So 30./31.8.

- Fahrbetrieb im Frankfurter Feldbahnmuseum, 30./31.8. Oldtimertreffen, Tel. 069 709292, www.feldbahn-ffm.de

Fr bis So 22. bis 24.8.

- 32. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de, www.schauplatz-eisenbahn.de

Sa 23.8.

- Mit historischer Diesellokomotive von Leipzig zum Kamenzer Forst-Volksfest, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Dampfsonderzug von Chemnitz nach Olbernhau zum „Grünthaler Sommer – Welterbe in Flammen mit Museumsnacht“, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Sonderzug von Nürnberg ins Museums-Bw Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 09127 90 22 28, www.fraenkische-museumseisenbahn.de
- Sonderzug „Sail Amsterdam“ mit E 10 und 01 1075 von Altenbeken nach Amsterdam, Tel. 06622 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de

Sa/So 23./24.8.

- Zubringerfahrten zum Historischen Markt Bad Essen auf der Wittlager Kreisbahn, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de

So 24.8.

- Fahrten mit Dampf von Kassel zu den Feldtagen in Naumburg mit Oldtimer-Ausstellung, Tel. 0561 81029484, www.hessen-courrier.de
- Diesellokomotivefahrten zwischen Zwettl und Waldhausen mit Familienfest, Tel. 0043 677 64304259, www.lokalbahnverein.at
- Pendelfahrten mit 78 468 auf der nördlichen Teutoburger-Wald-Eisenbahn von Ibbenbüren-Aasee nach Dörenthe-Kanalfahrt, Tel. 05482 929182, www.eisenbahn-tradition.de
- Von Hamm zum Lippborger Markt mit V 60 615 oder 212 079, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de

Sa 30.8.

- Familienfest im DB Museum Halle (Saale), Tel. 0345 2152932, www.dbmuseum.de
- Bier-Tasting im Zug der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.lan-deseisenbahn-lippe.de

- Mit 119 158 von Berlin-Schöneweide zur Waldeisenbahn Bad Muskau oder zum Altstadtfest in Görlitz, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com

- Von Luckau durch das Odertal und das Finowtal zur Heidekrautbahn in Basdorf, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

So 31.8.

- Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- Dampfsonderzug an den Bodensee, Tel. 07182 80080, www.schwaebische-wald-bahn.de
- Familienfahrttag bei der Landeseisenbahn Lippe, Tel. 05262 409904, www.lan-deseisenbahn-lippe.de
- Mit 172 140 und 172 141 unterwegs auf den Spuren des Uranerzbergbaus in Ostthüringen, Tel. 037343 8080, www.press-nitztalbahn.com

Modell

Fr bis So 18. bis 20.7.

- Sommerausstellung der Modellbahnfreunde aus Neubrandenburg, Waren (Müritz) und Karow-Lübz in der „Feldsteinscheune Bollewick“, 10–17 Uhr, Tel. 039934 87547, www.warener-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 23./24.8.

- Modellbahnen in allen Spurweiten und Größen in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

Sa/So 29./30.8.

- Modellbahnausstellung des Eisenbahnclubs Rhein-Sieg in der „huma Shoppingwelt“ Sankt Augustin, 10–17 Uhr, Tel. 02242 3511, www.ecrs.de



**Alle genannten Termine
und Angaben ohne Gewähr!
Bitte unbedingt vor Besuch
beim Veranstalter rückversichern!**



10. August 2025: Mit dem Preußenzug von Minden nach Hille

Gefahren wird mit dem Preußenzug und der Dampflokomotive „Kattowitz 7348“. Abfahrt ab Bahnhof Minden-Oberstadt nach Hille und zurück um 10:15 Uhr und 13:30 Uhr.

Preise:

- mit Frühstück (Erwachsene 30,-/Kinder 20,- €)
- ohne Frühstück (Erwachsene 18,- €/Kinder 9,- €/Familie 49,- €)
- Nachmittagstour Hille u.z.: Abfahrt Bf Minden-Oberstadt 13:30 Uhr
- Kombi-Fahrt mit Schifffahrt nach Hille u.z. (Erwachsene 24,-/Kinder 12,- €)
- Hille und zurück (Erwachsene 18,- €/Kinder 9,- €/Familie 49,- €)
- Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Weitere Fahrten am 14. September und 12. Oktober 2025





Zeunert's Schmalspurbahnen, Band 54

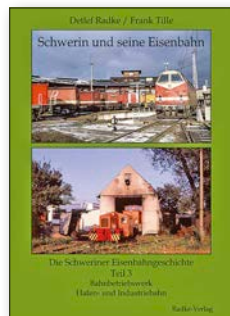
Dirk Endisch (Hrsg.)

96 Seiten mit 18 Tabellen, drei Zeichnungen und 102 Abbildungen, davon 52 in Farbe; Broschüre in Buchrückenbindung im Hochformat 170x240 mm; € 18,50; Verlag Dirk Endisch Stendal

Beim Stöbern im wertvollen Nachlass Wolfgang Zeunerts stieß Dirk Endisch auf einen Schatz: eine Sammlung bestens erhaltener Negative mit Motiven von der „Steinhuder Meer-Bahn“. Die schmalspurige Kleinbahn verband einst Wunstorf mit Rehburg Stadt und war nicht nur Kennern durch ihre Triebwagen T 53 und T 58 bekannt. Beide liefen auch mit kurzen Güterzügen, während die Dieselloks DL 101 und DL 103 im Einsatz mit langen Zugverbänden ohne Druckluftbremsen (!) auskamen. Der konzentriert-historische Rückblick auf die Bahn besticht mit atmosphärisch einzigartigen Fotomotiven.

Noch fesselnder dürften zwei zu Recht voluminöse Beiträge über die meterspurige Einheitslokomotive 99 222 beim Vorbild und als IIm-Modell von Fine Models GmbH/Kiss ankommen. Man merkt den kompetent verfassten Texten und der überzeugenden Bildauswahl eine nahezu emotionale Bindung des Autors zur Lokomotive 99 222 an.

Weitere Beiträge beschäftigen sich u.a. mit dem 1993 eingestellten Güterverkehr zwischen Radebeul Ost und Radeburg sowie mit der Schmalspurbahn Biasca-Acquarossa im Blenio-Tal im Tessin. *Franz Rittig*



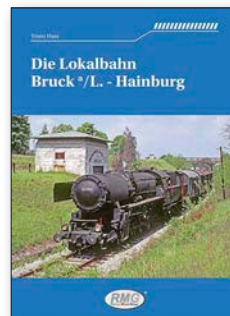
Schwerin und seine Eisenbahn. Die Schweriner Eisenbahngeschichte. Teil 3: Bahnbetriebswerk, Hafen- und Industriebahn

Detlef Radke, Frank Tille

112 Seiten mit 280 Farb- und Schwarzweißfotos, 12 Tabellen bzw. tabellarischen Übersichten, zahlreichen Gleis- und Streckenplänen, historischen Zeichnungen, Buchfahrplanauszügen und Kopien historischer Dokumente; Broschüre in Buchrückenbindung im Hochformat DIN A4; € 17,50; Radke Verlag Stralendorf

Seit über drei Jahrzehnten liefert der Eisenbahnfotograf, Autor und Verleger Detlef Radke in nahezu regelmäßigen Abständen seine stets erfreulich preiswerten, zugleich sachlich und historisch soliden, reich illustrierten Publikationen zur Eisenbahngeschichte Mecklenburgs von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Mit dem dritten Band zur Eisenbahn in der Landeshauptstadt, speziell zum Bw sowie zur Hafen- und Industriebahn, krönen er und Co-Autor Frank Tille eine Trilogie, die sich durch ihre überraschend breite historische Dokumentation mit noch nie veröffentlichten Fotos und Lageplänen auszeichnet. Dass vereinzelt Abbildungen aus anderen Publikationen bekannt sind, liegt in der Natur der Sache und stellt insofern keinen Kritikpunkt dar, als der konkrete historische Kontext ihren erneuten Druck verlangte. Dass dieser in beachtlicher Qualität erfolgte, gehört zu den hohen Ansprüchen, die Detlef Radke seit Jahr und Tag zuverlässig einlöst. *Franz Rittig*



Die Lokalbahn Bruck^a/L.-Hainburg

Franz Haas

128 Seiten mit ca. 100 Farb- und Schwarzweißfotos, vier Tabellen, zahlreichen Gleis- und Streckenplänen, historischen Gebäudezeichnungen, Fahrplanauszügen sowie Faksimiles und Kopien historischer Dokumente; Festeinband im Hochformat DIN A4; € 43,00; Verlag Railway-Media-Group Wien

Die Stadt Bruck an der Leitha (Bruck^a/L.) nahm bereits in der altösterreichischen Geschichte eine spezielle Stellung ein, lag sie doch an der Grenze zur einstigen ungarischen „Reichshälfte“. Da der Fluss Leitha diese Grenze bildete, konnten mit Bau und Inbetriebnahme der Strecke nach Hainburg (Donau) einige Grenzortschaften mit ihrer Bezirksstadt verbunden werden.

Als sich Franz Haas dieser Lokalbahn zuwandte, war ihm eine besondere Schwierigkeit bewusst: Da von Bruck^a/L nach Hainburg (Donau) der reguläre Reiseverkehr schon 1951 endete, verirrt sich fast nie Fotografen dorthin. Zudem gab es ja weder schöne Landschaftspartien noch spektakuläre Kunstbauten. Dem Autor gelang es dennoch, mit einer unglaublichen Vielfalt an historischen Dokumenten, Gebäudezeichnungen, Gleisplänen und wertvollen Fotos ein spannendes Gesamtbild zu vermitteln.

Wer das gelungene Werk problemlos und schnell erwerben möchte, nutzt die Bestellmöglichkeit unter www.bahnbuch.de beim FachBuchZentrum & Antiquariat Stiletto. *Franz Rittig*



Die Type L₄/L der Wiener Verkehrsbetriebe. Bahnmedien.at, Bildband 39

Josef Pospichal

132 Seiten mit 127 Schwarzweiß- und Farbfotos; Festeinband im Querformat 240x205 mm; € 39,00; Verlag Bahnmedien.at Wien

Der historische Hintergrund dieses schlicht-schön gelungenen Bildbands stellt einen gewissen Anachronismus dar: Noch 1960, als die Straßenbahn-Fahrzeugtechnik bereits vierachsige Großraum- und sechsachsige Gelenkwagen kannte, sah man sich in Wien gezwungen, noch einmal zweiachsige Wagen zu bestellen. Sie hatten 60 Jahre alte Zweiachser zu ersetzen, die noch keine Schienenbremsen besaßen. Die Wahl fiel auf neue Zweiachser, die man zu Zwei- und Drei-Wagen-Garnituren zusammenstellen konnte. Mit den als L₄ eingeordneten 110 Triebwagen liefen ab 1961 insgesamt 200 Beiwagen.

Der unaufdringlich gestaltete, hochwertige Bildband zeigt die Straßenbahngarnituren an sorgfältig ausgewählten Fotostellen auf insgesamt acht Linien. Dazu sowie zu den einzelnen Aufnahmezeitpunkten informieren eher kurze, hochkonzentriert formulierte Bildunterschriften, die auch Aussagen über das Gleisnetz und das jeweilige Stadtbild enthalten. Mit der detaillierten Dokumentation der Einsatzjahre bis 1990 werden so über einen Zeitraum von drei Jahrzehnten historisch interessante Einblicke in den Wiener Nahverkehr und das großstädtische Alltagsgeschehen möglich. *Franz Rittig*

EINE FAHRKARTE INS ABENTEUER

NEU

Europa im Nachtzug entdecken: Bequem reisen, während man schläft. Tipps, Routen und Abenteuer für unvergessliche Zugfahrten quer durch den Kontinent.

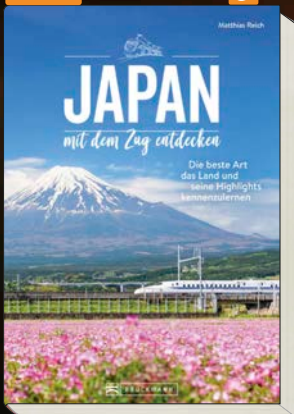
224 Seiten · ca. 230 Abb.
ISBN 978-3-7343-3162-6
€ [D] 19,99

e



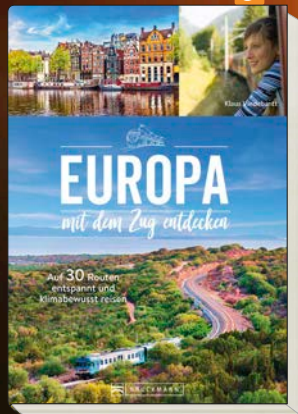
NEU

e



ISBN 978-3-7343-3186-2
€ [D] 22,99

e



ISBN 978-3-7343-2520-5
€ [D] 19,99

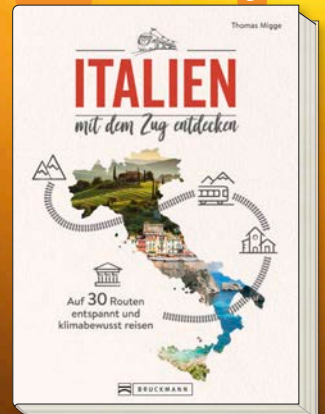
e



ISBN 978-3-7343-2337-9
€ [D] 19,99

NEU

e



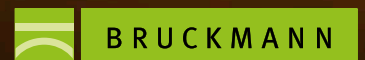
ISBN 978-3-7343-3087-2
€ [D] 19,99

e Auch als eBook erhältlich.



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.BRUCKMANN.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.





„Kleine 01“ der DR in TT

Das Modell der Baureihe 62 von Piko erschien nun auch als Neukonstruktion in der Baugröße TT. Die Lok ist mit kleinen Windleitblechen der Bauart Wagner versehen und trägt die DR-Beschriftung der Epoche IV. Sie ist mit einem Sounddecoder ausgestattet; der Blick durchs Führerhaus konnte freigehalten werden, sodass auch die Kesselrückwand detailliert gestaltet werden konnte. Die 62 007 war die letzte planmäßig Lok dieser Baureihe und die einzige, die noch eine EDV-Nummer erhielt.

Piko Art.-Nr. 47143 € 429,-
erhältlich im Fachhandel

Alte Preußin in H0

Mit zahlreichen vorbildgerechten Formänderungen bietet Märklin das Modell der P 8 jetzt in der Ausführung der Epoche I an. Der Kessel trägt nun einen vorne liegenden Dampfdom, eine Doppelspeisepumpe der Länderbahnbauart sowie eine Westinghouse-Luftpumpe. Die Lok ist mit einem Sounddecoder bestückt, der Tender weist eine stromführende Kupplung auf, über die beispielsweise die Wagenbeleuchtung eingeschaltet werden kann.

Märklin Art.-Nr. 39381 € 499,-
erhältlich im Fachhandel



Im Schnellzug durch Italien – in N

Die neukonstruierten UIC-X-Schnellzugwagen in der Baugröße N gibt es jetzt bei Fleischmann in der Ausführung der italienischen Staatsbahn. Die Wagen weisen vorbildgerecht keine Schürzen auf und tragen die graue „Ardesia“-Lackierung, die Beschriftung entspricht der Epoche IV. Bereits erhältlich sind die Wagen der 1. und 2. Klasse, Letztere zudem mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern.

Fleischmann Art.-Nr. 863960 (1. Klasse), Art.-Nr. 863961, Art.-Nr. 863962 (2. Klasse) je € 52,90 erhältlich im Fachhandel

Farbenfrohe Loks für den Güterverkehr

In zwei Versionen gibt es den Vectron von Hobbytrain in der Baugröße N. Die 193 139 ist der 1250. Vectron, der bei Siemens gebaut wurde; der „Silverpiercer“ gehört Railpool und ist bei der SBB Cargo im Einsatz. Die Lok wurde auf den Namen „Monte Rosa“ getauft, die Seitenwände wurden mit zwei unterschiedlichen Motiven aus Norditalien versehen. Die zweite Ausführung trägt dagegen die reguläre Lackierung der SBB Cargo.

Hobbytrain Art.-Nr. H30177 (Monte Rosa), Art.-Nr. H30178 (SBB Cargo) € 189,90 erhältlich im Fachhandel



Feine Straßenbahn in Nm

In einer kleinen limitierten Serie fertigt N-tram den Straßenbahn-Oldtimer nach Basler Vorbild. Es gibt ihn jetzt in der Ausführung mit verlängertem Wagenkasten und geschlossenen Plattformen. Der Triebwagen ist sowohl mit der authentischen Lackierung als auch in einer neutralen elfenbeinfarbenen Variante erhältlich – ähnliche Fahrzeuge waren in vielen Städten im Einsatz. Die Modelle besitzen Glockenankermotoren und können auf handelsüblichen Z-Gleisen betrieben werden.

N-Tram Art.-Nr. 411-1 € 980,-
erhältlich direkt www.n-tram.de



Halbgepäckwagen der DB

Märklin setzt die Reihe der Schnellzugwagen in der ozeanblau/elfenbeinfarbenen Lackierung der Epoche IV fort – hier ist nun der Halbgepäckwagen der Gattung BDms 273 hinzugekommen. Das Modell weist vorbildgerecht unterschiedlich gestaltete Stirnseiten, Türen mit einteiligen Fenstern sowie Einstiege mit festen Trittstufen auf.

Märklin Art.-Nr. 43953 € 69,99
erhältlich im Fachhandel

„Amazing Amelie“ in N

Die von der Railsystems GmbH in Gotha eingesetzte 291 034-7 erhielt eine aufwendige Folienbeklebung – in dieser Ausführung bietet Minitrix das Modell in der Baugröße N an. Dabei wurden auch diverse Details entsprechend dem Betriebszustand um 2020 vorbildgerecht geändert. Die Lok ist zudem mit einem Sounddecoder ausgestattet.

Minitrix Art.-Nr. 16299 € 359,-
erhältlich im Fachhandel



Neuer Aufbau für Müllwagen

Eine Formneuheit bei Herpa ist der Faun Vario-press für Müllfahrzeuge – mit diesem Aufbau wurde nun auch der weiße MAN TGS NN ausgestattet, dessen Vorbild seit 2020 gebaut wird und in vielen Städten im Einsatz ist. Damit steht der Müllabfuhr auf unserer Anlage ein ganz aktuelles Fahrzeug zur Verfügung.

Herpa Art.-Nr. 319010 € 34,95
erhältlich im Fachhandel



Schnellzugwagen der SNCF in N

Mit einem Zweierset setzt Piko die Reihe der Schnellzugwagen nach französischem Vorbild fort. Das Set enthält einen Abteilwagen 2. Klasse (mit neuer Betriebsnummer) sowie den Halbgepäckwagen 2. Klasse. Die Beschriftung und Lackierung der Wagen entsprechen den Epochen IV und V.

Piko Art.-Nr. 94506 € 129,-
erhältlich im Fachhandel





Silberner Vectron in N

Der Vectron 193 806-7 gehört der Railpool GmbH und ist an die DB AG vermietet. Minitrix bietet die Lok im Betriebszustand der Zeit um 2021 an, als das Vorbild vor dem Franken-Thüringen-Express eingesetzt wurde, der Nürnberg u.a mit Würzburg, Sonneberg, Lichtenfels und Leipzig verbindet. Das Modell ist mit einem Sounddecoder ausgerüstet.

Minitrix Art.-Nr. 16833 (DC) € 339,-
erhältlich im Fachhandel

Kesselwagen der Schweizer Armee in H0

In einer Beschriftungs- und Lackierungsvariante erschien der Kesselwagen der Gattung Zans. Er trägt die Bezeichnung „Jet-A1“ für den Transport von Flugturbinentreibstoff und wird von der Schweizer „Logistikbasis der Armee“ eingesetzt, die Beschriftung entspricht der Epoche VI.

Piko Art.-Nr. 24628 € 66,99 erhältlich im Fachhandel



Teleskophaubenwagen der SBB in H0

In einem Zweierset wird der Teleskophaubenwagen der Gattung Shimmns von Piko in der Baugröße H0 angeboten. Das Vorbild wird für den Transport von nässeempfindlichen Blechrollen eingesetzt. Die beiden Wagen tragen die aktuelle Lackierung und Beschriftung der SBB.

Piko Art.-Nr. 28304 € 84,99 erhältlich im Fachhandel



Autotransport in H0

In zwei Versionen erschien der Autotransportwagen der Gattung DDM von Rivarossi in der Baugröße H0. Es gibt ihn in roter Lackierung mit der Beschriftung für den „AutoZug“ der DB; außerdem in der Ausführung des tschechischen Wagenvermieters ZX-Benet mit feinen Schutzgittern an der unteren Ebene.

Rivarossi Art.-Nr. HR4382 (DB), HR4383 (ZX-Benet) je € 62,90 erhältlich im Fachhandel

Schweizer Berghaus in H0

Aus der Modellbahnwerkstatt kommt mit der „Chesa Piz Kesch“ ein weiteres Wohnhaus im Graubündner Baustil. Es wurde typischen Vorbildern im Albulatal nachempfunden. Das Modell in der Baugröße H0 besteht aus MDF, Sperrholz und Architekturkarton.

te-miniatur Art.-Nr. 1673 € 56,90
erhältlich direkt
www.die-modellbahnwerkstatt-shop.de





Wagen für den TEE „Bavaria“

Nach einem Unfall 1971 verkehrte der TEE „Bavaria“ von Zürich nach München als drei- bis vierteiliger Wagenzug. Eine Besonderheit war der SBB-Speisewagen – der aber noch nicht sofort verfügbar war. Daher musste zunächst ein ARDm der DB aushelfen. Mit dem dreiteiligen Zugset von Rivarossi kann dieser Zustand dargestellt werden.

Rivarossi Art.-Nr. HR4373 € 223,90 erhältlich im Fachhandel



Schienenersatzverkehr in H0

In einem Zweierset sind die zweiachsigen Schwenkungenwagen der Gattung Ks von Roco in der Baugröße H0 erhältlich. Sie tragen die Beschriftung der ungarischen Staatsbahn MAV mit unterschiedlichen Betriebsnummern und leicht unterschiedlichen Lackierungen. Beladen sind die beiden Wagen mit je einem Container.

Roco Art.-Nr. 6600076 € 359,- erhältlich im Fachhandel

Feine Trittstufen für die V 100

Feine maßstäbliche Ersatztrittstufen und Führerstandsgriffe sind bei Werner Eichhorn für die neue aktuelle Lok der Baureihe V 100 bzw. 211 von Fleischmann in der Baugröße N erhältlich. Der vormontierte und lackierte Satz besteht aus geätzten Neusilberteilen.

Eichhorn Art.-Nr. 15129-LG € 24,- erhältlich im Fachhandel

Kleine Flitzer in H0

Ein Traumauto der 1950er-Jahre war sicher der Mercedes-Benz 300 SL mit seinen Flügeltüren – das Modell von Herpa ist nun in der Baugröße H0 erhältlich. Wieder verfügbar ist zudem der Porsche 911 Targa mit offenem Verdeck.

Herpa Art.-Nr. 421089 (MB 300) Art.-Nr. 033732 (Porsche 911) je € 17,95 erhältlich im Fachhandel



Museumszug mit Albatros

In einem Zugset bietet Märklin den „Albatros“ – die slowenische Museumsdampflok der Baureihe 498.1 – mit vier unterschiedlichen Personenwagen der UIC-Y-Bauart an. Letztere entstanden in Kooperation mit Piko. Das Set enthält zwei Wagen der Gattung Ba 256 sowie je einen Wagen der Gattungen ABa 350 und Aa 150 an, die von der CSD als Museumswagen eingesetzt werden.

Märklin Art.-Nr. 26498 € 999,- erhältlich im Fachhandel

Mit dem RegioJet nach Prag

In einem Zweierset bietet Piko weitere Eurofi-ma-Wagen für den „RegioJet“ an. Neu hinzugekommen sind ein Abteil- und ein Großraumwagen 2. Klasse. Die Vorbilder werden von dem privaten tschechischen Eisenbahnunternehmen für seine Nachtzüge auf den grenzüberschreitenden Strecken von Prag nach Wien, Bratislava und Köstice eingesetzt. Die Lackierung entspricht dem aktuellen Zustand.

Piko Art.-Nr. 28323 € 144,- erhältlich im Fachhandel



Kleine Stangen-Ellok der RhB in Om

Klein, aber markant – mit der komplett neukonstruierten Ge 2/4 222 realisierte Bemo in der Baugröße O eine der ersten Elloks mit einem Antrieb über Schrägstangen und Blindwelle. Ihr Vorbild ist die letzte erhalten gebliebene Lok dieser Baureihe und heute regelmäßig als Nostalgiefahrzeug der RhB bei Sonderfahrten im Einsatz. Das Modell ist bereits digitalisiert; eine Soundversion wird ebenfalls angekündigt. Über einen Servomotor kann der Pantograph gehoben und gesenkt werden. Im Inneren sind Führerstand und Maschinenraum detailliert gestaltet.

Bemo Art.-Nr. 9256 122 (DCC) € 1.289,- Art.-Nr. 9356 122 (DCC mit Sound) € 1.449,- erhältlich im Fachhandel



Swiss Express in N

Passend zu den Wagensets nach dem Vorbild des „Swiss Express“ (Art.-Nr. 18720, 18721) lieferte Minitrix das Modell der Re 4/4 II der SBB mit der Betriebsnummer 11141. Mit der Lackierung in Blutorange und Kieselgrau, den runden Lampen und einem Scherenstromabnehmer wird das Erscheinungsbild Mitte der 1970er-Jahre wiedergegeben.

Minitrix Art.-Nr. 16883 € 329,90 erhältlich im Fachhandel



Diesellok für den Bahnbau in H0

Das Modell der V 100 von Brawa in der Baugröße H0 wurde in einer weiteren Beschriftungsvariante ausgeliefert. Die Lok mit der Betriebsnummer 212 097-0 ist jetzt bei der „Bahnbau Gruppe“ im Einsatz und erhielt eine auffällige gelbe Lackierung.

Brawa Art.-Nr. 70028 (DC) € 259,90 Art.-Nr. 70030 (DCC mit Sound) € 499,90 erhältlich im Fachhandel



Alte Fahrzeughalle in H0

Mit der Lkw-Werkstatt fungiert bei Vollmer ein nahezu zeitloses Industriegebäude in Ziegelbauweise – ähnliche Bauten sind fast überall zu finden. Das Modell weist zwei große Toreinfahrten auf, die Werkstatt kann außerdem mit separat erhältlichen Torelementen beliebig erweitert werden.

Vollmer Art.-Nr. 45642 (Lkw-Werkstatt) € 79,50 Art.-Nr. 45643 (Erweiterung) € 30,95 erhältlich im Fachhandel



Reges Markttreiben in H0

Bei Preiser erschien ein schönes Set mit einem Verkaufsstand für den Verkauf von Kartoffeln – die Kleidung der beiden Verkäuferinnen deutet auf die Epoche III und früher hin. Deutlich moderner geht es dagegen am Dönerstand und Tante Klaras Käsetheke zu.

Preiser Art.-Nr. 10742 (Kartoffelverkauf), Art.-Nr. 10747 (Dönerstand), Art.-Nr. 10750 (Tante Klara) je € 20,- erhältlich im Fachhandel

Schnellzuglok ganz groß

Bei KM1 erschien das überaus beeindruckende Modell der 03 1010 im Maßstab 1:32; sein Vorbild steht heute als Museumslok in Halle. Das Modell ist in zwei Ausführungen erhältlich – im Zustand zu Beginn der 1980er-Jahre sowie im Jahr 2020, wobei die unterschiedlichen Details alle berücksichtigt wurden. Das Modell ist außerdem in zahlreichen weiteren Varianten lieferbar; wir werden die 03.10 in der nächsten Ausgabe der MIBA ausführlich vorstellen.

KM1 Art.-Nr. 73020 (DC) € 3.690,-
erhältlich direkt



Ein Bahnhof in den Bergen – in N

Nach dem Vorbild des Bahnhofs Lavin in Graubünden entstand das Modell von Faller in der Baugröße N. Die Wände des Modells sind teilweise aufwendig bedruckt, eine Laderampe gibt es sowohl an der Straßen- als auch an der Gleisseite.

Faller Art.-Nr. 212128 € 59,99 erhältlich im Fachhandel

Stangenlok-Veteran in Z

Im 3D-Druck entsteht 191 001-7 des Bw Oberhausen-Osterfeld Süd, wo das Vorbild seine letzten Dienstjahre im Ruhrgebiet verbrachte. Mit ihr ist nun auch die maßstäbliche Version des Kleinserienherstellers ausgeliefert, die auf einem modifizierten und gekürzten Märklin-Krokodil-Fahrwerk basiert. Das Angebot an Fertigmodellen hängt von der Verfügbarkeit an Fahrwerken ab. Foto: Trainini

NoBa-Modelle Art.-Nr. 5052RF € 325,- erhältlich direkt
www.noba-modelle.de



Anzeige



Rückrufaktion bei Noch

Leider sind einige Produkte von Noch von einem schwerwiegenden Produktfehler betroffen. Bei der Verwendung der folgenden Produkte mit einem 16-V-Modellbahn-Trafo („Eisenkern-Trafo“) besteht die Gefahr, dass ein Bauteil auf der Platine durch eine bauartbedingte, kurzfristige Überspannung beim Einschalten/Einstecken des Trafos durchbrennt. Hierbei können hohe Temperaturen oder sogar eine Flamme entstehen – dabei besteht Verletzungs- und Brandgefahr! Dies betrifft die „micro-rooms“-LEDs (Art.-Nr. 51250, 51270, 51271, 51275, 51276, 51280, 51281, 51285, 51286), die beleuchteten Kürbisse (Art.-Nr. 51210) sowie den Leuchtturm mit Lichtsignal (Art.-Nr. 66831). Diese Produkte dürfen bei Verwendung eines 16-V-Modellbahn-Trafo nur **nach dem Einbau eines 300-Ω-Widerstandes** betrieben werden. Wenden Sie sich mit Fragen zum Ersatz der Vorwiderstände oder für die angebotene Nachbesserung per E-mail unter dem Betreff „Reklamation LED“ bitte direkt an Noch.

Noch Tel. +49 7522-97 80 0 info@noch.de

**JETZT NEU BEI
TOPBAUM.DE**

**PFLANZENIMITATIONEN
VON MODEL SCENE**

www.topbaum.de

Mit der Bahn beschäftige ich mich quasi schon mein ganzes Leben. Sie fasziniert mich einfach, und so baute ich fleißig mehrere Anlagen in N, H0 und später Spur 0. Ich schaute mir die tollen Anlagen in den einschlägigen Zeitschriften an und irgendwie waren es oft wiederkehrende Themen; es wirkte alles so gleich. Dann kam meine Krankheit (Depression) und ich brauchte etwas, was mich mental ausfüllen sollte. So kam in einem Brainstorming mit einem Kumpel die zündende Idee auf: Feldbahn in der Spur 1f, also 600 mm in 1:32; das entspricht ungefähr dem gängigen H0-Gleis.

Ich war schon immer sehr kreativ, also kaufte ich mir eine Lok und eine Lore sowie eine passende Figur in diesem Maßstab. Wenn man seine Gebäude selbst bauen möchte, ist das eine gute Basis, um die wichtigsten Maße zu berücksichtigen.

Ein Bild vor Augen

Es entwickelte sich eine bestimmte Vorstellung und so ging es ans Werk. Es ist für mich immer wichtig, vor Baubeginn ein Bild vor Augen zu haben, welches beim Bauen nach und nach schärfer wird. Ein Vorteil der Feldbahn ist, dass hier so ziemlich alles möglich und vorstellbar ist. So konnte ich meinen künstlerischen Modellbau voll ausleben.

Ich baute meine erste Feldbahn, „Die Saure Gurke“, und auf der ersten Ausstellung zeigte sich, dass mein Anlagenbau gut ankam. Mittlerweile sind es schon ein paar Anlagen, die durchweg dem Publikum gefielen. Mein neuestes Werk ist „Die alte Papierfabrik“. Auch hier hatte ich erst ein Bild vor Augen, das Bild einer alten Industriebrache. Der Hintergrund sollte komplett durch eine nicht mehr aktive Fabrik abgedeckt sein. Denn merke: Mit einem guten Hintergrund steht und fällt jede Anlage!



Micha Schmidt freute sich, seine schöne Anlage auf der Expo-Trains (Luxemburg) den Besuchern zeigen zu können.

Fotos: Christiane van den Borg



WILDROMANTISCHER MODELLBAU

Pralles Leben an der alten Papierfabrik

Micha Schmidt hat in Spur 1f eine Feldbahn an einer alten Papierfabrik gebaut. Dabei hat er nicht nur viel Zeit und Kunstfertigkeit in die Feldbahn gesteckt, sondern auch in deren Umgebung.



► Mit viel Liebe zum Detail und einer gehörigen Portion Humor wurde die alte Papierfabrik kunstvoll gestaltet.

**TRAUM
MODELLBAHN-
ANLAGE**

Als der Lokführer mit seiner Feldbahnlok vorbeikommt, hat der Junge noch nichts geangelt. Das ist gleich neben dem Abwasserrohr vielleicht auch besser so ...



Oben: Als originalgetreue 1:32-Figur rumpelt Micha Schmidt mit der Feldbahnlok um die Kurve. Derweil haben die Kinder das Gelände als Abenteuerspielplatz entdeckt.



Rechts: Mit der Feldbahn werden demontierte Teile der aufgegebenen Papierfabrik abtransportiert.

Ich arbeite sehr gern mit Kappapplatten in der Stärke 10 mm. Sie bestehen aus einem Schaumstoffkern, der auf beiden Seiten mit festem Karton kaschiert ist. Das Material ist leicht, stabil und ideal zu bearbeiten. Ich zeichnete mir mit einem weichen Bleistift grob an, wo Fenster, Türen oder abgeplatztes Mauerwerk dargestellt werden sollten. Dementsprechend wurde der Karton dann vorsichtig abgezogen und die Platte bearbeitet. Die Ziegel prägte ich mit einem passenden Kunststoffrohr einzeln und frei Hand. Nachdem der Abschnitt zur Zufriedenheit bearbeitet war (Fenster und Türen ausgeschnitten, alles gestempelt und ausgearbeitet), konnte ich die Fläche grundieren und bemalen.

Die Fenster konstruiere und drucke ich gewöhnlich selbst. Das schafft absolute Freiheit beim Bau. Das 3D-Drucken hört sich einfach an, ist aber auch schon wieder ein Thema für sich. Ich hatte keinerlei Vorkenntnisse, aber letztlich schaffte ich es. Mittlerweile drucke ich auch meine Figuren selbst. (Für den interessierten Leser: Ich nutze den Resin-Drucker Prusa SL1S mit dem dazu gehörigen Equipment.)

Praktische Kisten

Die Anlage ist insgesamt 240 x 40 cm groß. Ich bevorzuge den Bau von Kisten und teile mein Projekt in Segmente von 80 x 40 cm ein. So kann ich die Anlage leicht alleine auf- und abbauen und alles passt ins Auto.

Ich baue immer Kiste für Kiste fertig. So kommt man zügig zu Ergebnissen und kann abwechslungsreich arbeiten. Das erfordert Kreativität und macht mir viel mehr Freude. Als Holz verwende ich ausschließlich Multiplex-



► **Die Papierfabrik hat die Produktion eingestellt, aber die Feldbahn hat mit dem Abriss noch lange zu tun.**

platten. Damit habe ich sehr gute Erfahrungen gemacht. Ich ordere es immer als Zuschnitt, dann hat man schon eine sehr genaue und gute Basis. Ich bestelle Material stets für die komplette Anlage, dann passen die Einzelteile am besten zusammen.

Im ersten Schritt werden die Kisten montiert und grundiert. Ich nutze für den Anstrich innen (Sichtseite) ein Graublau, wie es in der Natur häufig zu sehen ist. Blaue Himmel sind nicht so geeignet, auch wenn man vom Himmel nicht viel sieht, aber so ab und an sieht man doch ein Stück. An der Außenseite ist natürlich an Farbe einsetzbar, was man mag. Nun schaue ich, wie sich die vorgefertigten Gebäudeteile einfügen. Sie werden hier und da noch angepasst.

Sobald die Gebäude ihren Platz gefunden haben, wird auch schon das Gleis verlegt. Vom gekauften Gleis nutze ich nur das Schienenprofil. Die Schwellen stelle ich selbst her, entweder als Druck oder ich schnitze mir Schwellen aus Echtholz und nagele dann das Gleis – immer schön vier Nägel pro Schwelle. Um die korrekte Spurweite zu gewährleisten, habe ich mir kleine Lehren aus Mes-

Die Natur erobert sich ihr Terrain zurück: Bäume und Sträucher gedeihen prächtig. Lokführer Micha muss immer mehr darauf achten, dass keine Äste in das Lichtraumprofil der Feldbahn ragen.





Oben: Frieda ist mit ihrem DKW-Motorrad zur Arbeit gekommen und raucht erst mal eine. Und da kommt auch schon der erste Kunde.



Rechts: Erkennen Sie es? Das Schilf wurde mit Lampenputzer-Drähten und Kaffee gefertigt.

sing gefertigt. Auch der Weichen-Selbstbau ist mittlerweile selbstverständlich. Anschließend wird alles verdrahtet und geschottert, bemalt und patiniert – so sieht das neue Gleis alt aus.

Jetzt werden die Gebäude des Hintergrunds montiert. Hier und da sollte sich etwas hinter den Fenstern tun. Wenn alles sauber dasteht, werden zunächst mal ausgiebige Testfahrten gemacht. Es ist absolut wichtig, dass alles fehlerfrei funktioniert, weil ich die Schwellen niemals gerade aufklebe, sondern immer etwas krumm und schief einbaue. Damit der kleine Zug schön daherrumpelt, muss man akribisch „unsauber arbeiten“. Darauf lege ich wirklich Wert, denn Feldbahnen sollten rumpeln; das ist für mich ein echter Keyfact. Dass man dies nicht so bewusst wahrnimmt, liegt wohl daran, dass man dieses Rumpeln bei Feldbahnen einfach erwartet.

Wenn so weit alles okay ist, kommt der Deckel auf die Kiste. Im Deckel ist auch die Beleuchtung eingebaut. Meines Erachtens ist auf ein gutes, warmes, aber auch helles Licht zu achten. Ich baue die Beleuchtung immer vorne ein. So haben Betrachter das Gefühl, die Anlage mit der Sonne im Rücken zu sehen. Außerdem vermeidet man, dass senkrechte Flächen im Vordergrund zu dunkel erscheinen. Jetzt sieht man auch allmählich, ob das „innere Bild“ stimmig getroffen ist, und kann sich konkrete Gedanken um die Begrünung machen.

Sträucher und Bäume

Natürlich werden Sträucher und Bäume selbst gebaut. Für Zweige, Äste und Stämme nehme ich Blumenstrauch oder auch die Reste der Verkabelung. Das Grundgerüst bringe ich in Form, überziehe es mit einer matschartigen Substanz, um Rinde oder Borke darzustellen, und male das Ganze an. Belaubt wird mit getrockneten Kirschblüten, die in der Kaffeemühle geschreddert und dann mit Sprühkleber fixiert werden. Für einzelne Bäume verwende ich auch das Material von Silhouette.

Wenn alles durchgetrocknet ist, geht es mit der Airbrush ans Lackieren. Ich baue meine Bäume gern mit Wurzeln, an denen hier und da ein paar Pilze wachsen. Anschließend wird das Umfeld noch mit gesiebttem Waldboden und etwas Restegrün bestreut. Als Eyecatcher hier und da ein kleines Ästlein, eine kaputte Autotür oder ein Baumstumpf – dann sieht die Szenerie schon ganz ansprechend aus.

Bei der Papierfabrik habe ich von vornherein auch Gebäude eingeplant, die im Vordergrund stehen und so eine gewisse Verschachtelung ergeben. Auch diese waren natürlich mit dem maroden Charme zu bauen. Es war zu bedenken, dass sie in meinem Fall dicht am Wasser gebaut und daher recht vermodert sind. Da darf das Dach schon mit Pionierpflanzen wie jungen Birken und Moosen bewachsen sein. Einige Löcher im „Wellblechdach“, das aus Papier besteht, unterstützen den optischen Verfall vor-



► Sommer, Sonne, Feldbahn – was braucht man mehr?

züglich. Auch die Farben waren gedeckt zu halten – mit ein paar „Ausrutschern“ der Oxidation oder auch sehr hellgrünen kleineren Moosinseln. Ja, man kann sich schon austoben an so einem kleinen Dach, aber es ist dann im Ergebnis irgendwie schöner.

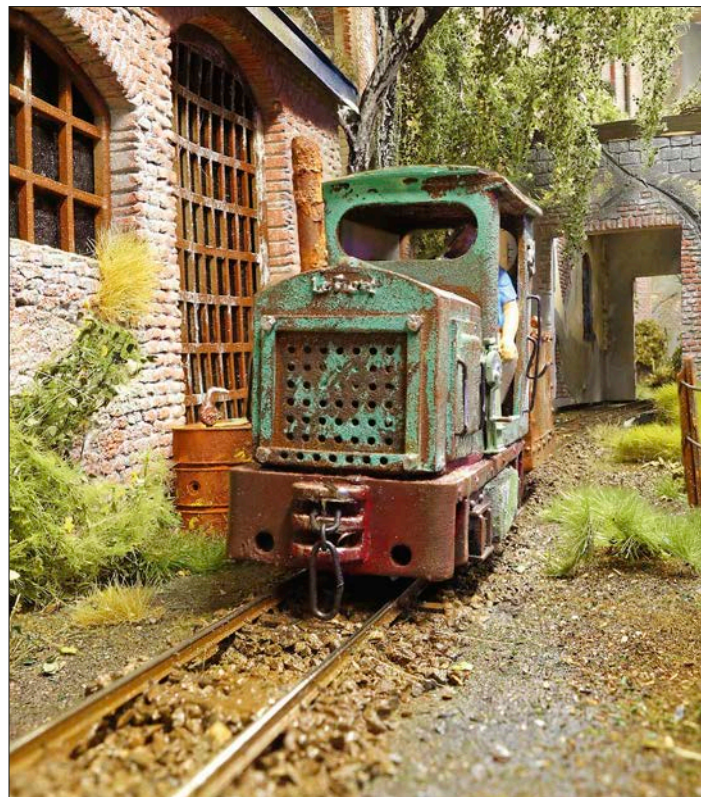
Dann gehen die Gedanken zu den Figuren. Mein Markenzeichen ist, immer mindestens eine schicke Frau auf der Anlage zu postieren. Erfahrungsgemäß zaubert es den Betrachtern ein Lächeln ins Gesicht. Bei mir dürfen die Figuren auch gern rauchen und Alkohol trinken. Das war früher überall üblich und an die Gesundheit hat in den 1960er-Jahren noch kaum jemand gedacht.

Figuren und Loks im Selbstbau

Die Figuren suche ich mir im Internet zusammen und verändere sie dann ein wenig. Oder ich scanne die Personen live ein, was nicht immer einfach ist (Licht und Schatten), und bereite die Daten dann am PC auf. Das ist zeitintensiv, aber ich habe das Thema Feldbahn auch deshalb gewählt, um Exklusivität herzustellen.

So konstruiere ich auch meine Loks und Waggons komplett selbst. Ich kaufe also ein

Oben: Wenn das innere Bild, also die Zielvorstellung, zu einem solchen Ergebnis geführt hat, kann man sich freuen und zufriedener sein.



Rechts: Die Feldbahn hat auch schon etliche Einsatzjahre hinter sich. Kein Wunder, dass sie den gleichen maroden Charme zeigt wie die Papierfabrik.



Micha Schmidt und sein Kumpel bestaunen das Werk. Beide originalgetreu in 1:32.

Fahrgestell und Decoder, und dann entstehen kleine, einmalige Schätzchen. So ist das Hobby schon sehr komplex geworden, aber nur so kommt man eben zu ganz eigenen Ergebnissen.

Auch die Fische, Frösche und Enten stammen aus dem Drucker. Überhaupt schaue ich gern nach Tieren wie Mäusen, Füchsen, Eulen – je mehr Natur man in die Anlage bringt, desto natürlicher wird es. Entlang des Kanals stehen einige abgesägte Bäume, auf denen zum Beispiel ein großer Uhu sitzt. So etwas ist immer ein Blickfang.

Wasser – gewusst wie

Am Kanal fragen mich viele, wie ich das Wasser mache. Zuerst ist das Umfeld komplett zu gestalten, das heißt, die Kanalmauer aus Kappaplaten zu fertigen, Mauersteine, Felssteine, Entwässerungsröhre und Gitter einzubringen und die abgesägten Bäume zu postieren. Dann – wichtig – ist das Ganze wasserdicht zu machen. Es darf nirgends Gießharz austreten können!

Nun wird der Gewässerboden bemalt. Ich bevorzuge Olivgrün, hier und da ein paar Grün-, Grau- und Gelbtupfer. Dann bringe ich Sand und Steine ein und nehme die Bepflanzung vor. Ich habe auch noch ein Ruderboot an einem maroden Steg versenkt.



Oben: Bei der Feldbahn geht die Arbeit leichter von der Hand, wenn ab und zu musiziert wird.

Links: Die Feldbahn rattert an einem versunkenen Boot vorbei. Im Gebäude arbeitet eine Künstlerin am nächsten Werk.



► Ein Freund, ein guter Freund – hilft beim Entspannen ebenso gut wie ein Zigarre.

Mit einem Locheisen lassen sich sehr einfach Seerosenblätter herstellen, in die mit dem Cutter ein kleiner Schlitz eingebracht wird. Auch Fische können drapiert werden. Wenn alles an der richtigen Position fixiert ist, sprühe ich matten Klarlack darüber, um es zu versiegeln.

Zum Gießen nutze ich am liebsten 2K-Gießharz. Man muss sich peinlich genau an das Mischungsverhältnis halten, und wirklich eher weniger als zu viel gießen: maximal 1 cm pro Tag! Entscheidend ist, das Wasser ruhen zu lassen; es muss komplett ausgehärtet sein. Erst dann schaut man, wo kleine Wellen oder Strömungen sein könnten. Hier nimmt man etwas farbloses Windowcolor auf den Pinsel und bildet Wellen nach. Sind sie ausgehärtet, nimmt man ein wenig gebrochenes Weiß auf einen Pinsel, zieht ihn auf einem trockenen Untergrund ab und gratiniert mit dem trockenen Pinsel die Wellenkämme.

Fazit: Insgesamt steckt man sich am besten Ziele, die gut erreichbar sind. Die Grenzen des Machbaren erweitern sich allmählich mehr und mehr. Nun wünsche ich Ihnen viel Freude beim Bau Ihrer Anlage. Hin und wieder verkaufe ich aus Platzgründen auch mal eine Anlage, schauen Sie einfach vorbei: www.die-michasdorfer-kleinbahn.de. Dort gibt es auch Tipps und Videos.

Micha Schmidt 

Nach getaner Arbeit gönnt sich der Lokführer eine fette Zigarre. So kann er beim Plausch mit seinem Kumpel gut entspannen.

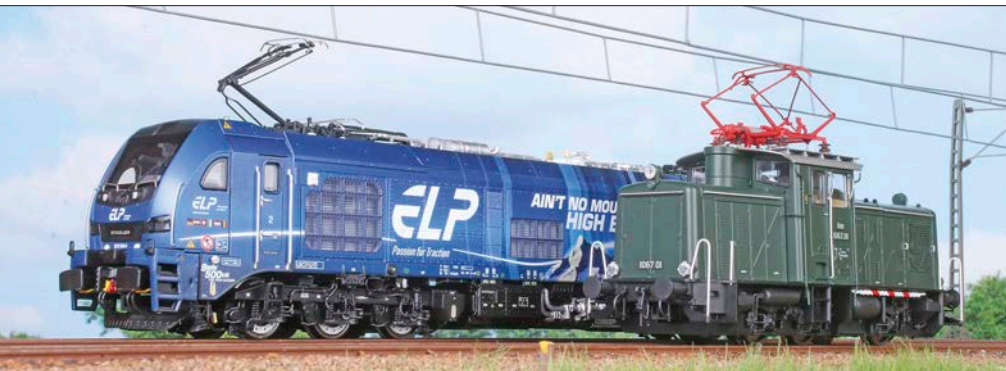
Unten: Das alte Ruderboot ist ebenso morsch wie der Steg auf der Rückseite der Fabrik. Die Enten genießen das ruhige Eck.



Was bringt die MIBA im September 2025?*



Der Bahnhof Ober Roden liegt an der Verbindungstrecke Offenbach–Darmstadt. Horst Meier baute das Modell des Empfangsgebäudes auf der Basis eines alten Vorbildfotos und verschiedener Originalpläne im Lasercutverfahren. Foto: Horst Meier



In der nächsten Ausgabe testen wir zwei Elloks, wie sie verschiedener nicht sein könnten. Von Sudexpress nehmen wir mit der Euro 9000 ein Modell der neuesten Zweikraftlok von Stadler unter die Lupe. Pikos ÖBB-1067 diente hingegen dem Rangierdienst und hatte beim Vorbild einen elektrohydraulischen Antrieb. Foto: Sebastian Koch

Weitere Themen:

- Modellbahn-Praxis: Helge Scholz baut in einer mehrteiligen Serie den Bahnhof Ostwacht in Baugröße 0. Im ersten Teil geht es um die vorbildgerechte Gleisverlegung.
- MIBA-Test: Brawa bringt die m-Wagen in H0. Wir stellen die neuen Modelle ausführlich vor.
- Neuheit: Bei KM1 ist die elegante 03.10 in der Auslieferung. Wir hatten Gelegenheit, das hochdetaillierte Modell aus der Nähe zu betrachten.

* Aus aktuellen Gründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 9/2025 erscheint am 14. August 2025

50 % sparen:
Drei Hefte
für 12,75 Euro!
www.miba.de/abo



Damit Sie die nächsten Ausgaben nicht verpassen: Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten drei Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 12,75 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann bequem und portofrei in Ihrem Briefkasten – noch bevor sie im Handel erhältlich sind – und sparen die Hälfte!

MIBA

Leidenschaft Modellbahn

IMPRESSUM

Ausgabe MIBA 8/2025 | 77. Jahrgang
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Lutz Kuhl, Gerhard Peter (fr)
Redaktionssekretariat: Barbara Forster
Layout: Rico Kummerlöwe
Lektorat: Eva Littek (fr)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.miba.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler
Head of Magazine Brands: Markus Pilzwegger
Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2025 GeraMond Media GmbH,
ISSN 0938-1775
www.geramond.de
Gerichtsstand ist München



Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen. Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Jegliches automatisierte Auslesen, Analysieren oder systematische Erfassen der Inhalte dieses Druckerzeugnisses (Text- und Dataming) ist ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Rechteinhabers untersagt. Dies gilt insbesondere gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2019/790 und den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes (UrhG). Zuwiderhandlungen werden rechtlich verfolgt.

Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

✉ MIBA Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
Tel.: 0 89/46 22 00 01
Unser Service ist Mo.-Fr. 08:00-20:00 Uhr telefonisch erreichbar.
✉ E-Mail: service@verlagshaus24.com
🌐 www.miba.de/abo
Preise: Einzelheft 8,50 € (D), 9,40 € (A), 14,80 sFr (CH), 10,80 € (NI), 9,80 € (Lux), 11,50 € (I, F, Esp, P), 91,95 DKR (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 99,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)
Abo bestellen unter: www.miba.de/abo
Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.
Erscheinen und Bezug: MIBA erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten MIBA (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Portugal, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

Leserbriefe & -Beratung

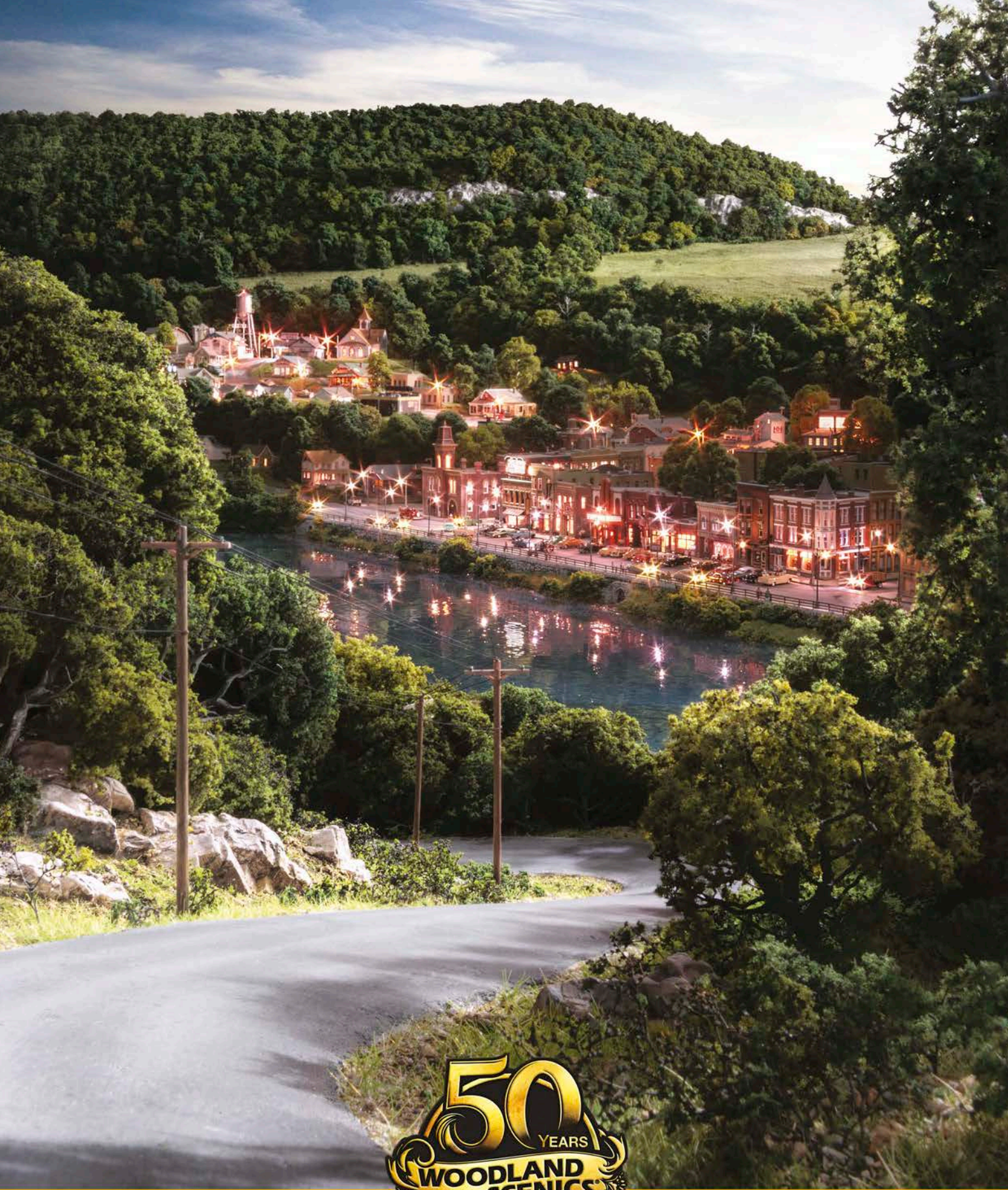
✉ MIBA, Infanteriestraße 11a, 80797 München
☎ +49 (0) 89 / 13 06 99 669
✉ redaktion@miba.de
🌐 www.miba.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per Mail immer Ihre Postanschrift an.

Anzeigen

✉ anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2025

GERANOVA  BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



Telefon + 49(0)9187 / 9722-0 • Fax + 49 (0)9187 / 972222
bachmann@liliput.de





PIKO



Ein Exot der Eisenbahngeschichte: Die Rh 1067 als H0 Expert-Modell von PIKO!

Kraftvoll, charakterstark und detailverliebt – die ÖBB Rh 1067 von PIKO vereint österreichische Bahntechnik mit modernster Modellbaukunst.

FORM NEU
2025



- Erstes Großserienmodell dieser besonderen Lokomotive
- Detailliert nachgebildete Kühlanlage im Vorbau mit freistehendem Lüfterrad
- Feingliedriger Scherenstromabnehmer aus Metall, ohne sichtbare Verschraubung
- Digitalmodelle mit Führerstandbeleuchtung und stimmigen Sound-Funktionen



Elektrolok Rh 1067 ÖBB Ep. IV

	21040	Gleichstrom	229,00 €* 21042	Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard	339,00 €* 21043	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard	339,00 €*
--	-------	-------------	--------------------	---	--------------------	--	-----------



* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt auf www.piko-shop.de.
Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen
und alle PIKO Neuheiten entdecken.

